

# Información Temática

## LA PLATA: ESPACIO URBANO SINGULAR

Por Julio A. Morosi \* y Fernando de Terán \*\*

### PRESENTACION

*Este trabajo es una pequeña anticipación fragmentaria y provisional de una amplia investigación, actualmente en desarrollo, sobre la ciudad de La Plata. A través de esta investigación se pretende aclarar la génesis y desarrollo de la capital provincial de Buenos Aires y someter a análisis y valoración una realidad urbana de notable singularidad histórica y ambiental. Ello permitirá reconstruir su proceso de formación en relación con las circunstancias históricas en que se produjo, así como proceder a una identificación de los valores y de los problemas actuales de esa realidad, para acabar deduciendo recomendaciones y propuestas para su tratamiento.*

*Esta investigación tiene su origen en la idea lanzada por mí, a raíz de mi primer encuentro con la ciudad, y formalizada en septiembre de 1975 a petición del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, para ser desarrollada bajo mi dirección, a través de un proyecto que también dejé entonces estableci-*

*do. Para desarrollarlo se formó inmediatamente un grupo de trabajo con el que inicié una primera fase de reconocimiento de la realidad y recogida de información y documentación, siendo especialmente destacable la colaboración prestada entonces por el arquitecto Hilario H. Zalba.*

*Creo que puede decirse que el planteamiento inicial tiene raíces personales. Cuando en 1974 llegué por primera vez a La Plata, el ambiente de la ciudad se apoderó extrañamente de mí. Mi conocimiento previo era puramente teórico. La traza original, un cuadrado cruzado por diagonales y salpicado ordenadamente de plazas geométricamente configuradas, aparecía en el capítulo de antecedentes históricos de mi libro Ciudad y urbanización en el mundo actual, en proximidad con el Chicago de Burnham, para ilustrar las tendencias formalistas del trazado de ciudades, a caballo entre el «arte urbano» y el planeamiento.*

*Desde ese conocimiento iba a pasar al contacto con la realidad, a través de una previa inmersión en el conmoviente panorama general del área metropolitana de Buenos Aires. Y de ese modo, la llegada a La Plata y el primer encuentro con ella fue doblemente placentero y estimulante. Por una parte, la abstracta figura geométrica que yo conocía se corporei-*

\* Profesor titular de la Cátedra de Planeamiento Físico de la Universidad Nacional de La Plata.

\*\* Catedrático de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Madrid.

zaba a través de un cúmulo de sensaciones intensas, en una radiante primavera con olor a flor de tilos. Por otra, el espacio urbano que iba desplegándose ante mí resultaba especialmente organizado, ennoblecido y cualificado, por contraste con el que acababa de recorrer. El trazado, la escala, la arquitectura y la vegetación contribuían poderosamente a señalar que la parte central de aquella ciudad era claramente un espacio urbano de alta calidad, en proceso de degradación, desde luego, pero sorprendentemente singular dentro del confuso y más bien horrible magma que rodea a Buenos Aires. Por eso, desde el primer momento sentí el deseo de saber más acerca de cómo había llegado a producirse aquel fragmento urbano, de cuáles eran exactamente los fundamentos de su valor y de qué forma estaba produciéndose el evidente proceso de transformación a que estaba sometido, porque me parecía que aquello debía ser preservado a toda costa, en beneficio de todo un país que, evidentemente, no iba a poder volverse a dar el lujo de producir nada semejante en un tiempo imaginable.

Recordaba al respecto las previsiones de Hardoy en relación con los procesos de urbanización esperables en América del Sur. Pensaba que todas sus advertencias en relación con el deterioro del medio natural que están produciendo esos procesos, el carácter irremplazable de lo destruido y la necesidad de conservar los valores diferenciales existentes debían ser referidas igualmente al medio urbano existente cuando éste presenta características singulares, pues como él mismo señala, la futura urbanización en aquellas naciones habrá de hacerse inevitablemente sin grandes consignaciones financieras: «Ninguna ciudad de América del Sur está actualmente técnica, financiera, institucional y administrativamente preparada para absorber la nueva población urbana y fijarla con los niveles de servicios, equipamiento y vivienda indispensables. La única alternativa será no dotarla de servicios» (1). Si esto es así,

¿qué decir acerca de un espacio urbano futuro de alta calidad ambiental? ¿No parece entonces absolutamente necesario que estas ciudades conserven los fragmentos existentes de valor, y ello no sólo en beneficio de los directos y cotidianos usuarios, sino como parte de un patrimonio social nacional?

De estas consideraciones nació el deseo de profundizar en el conocimiento de esa realidad para poder exaltar sus valores y encarecer su adecuado tratamiento con la máxima fundamentación.

Acontecimientos históricos posteriores habrían podido dejar este empeño en el olvido sin la presencia laboriosa y paciente de una persona a cuya tenacidad y entusiasmo se debe su continuación. Primero de forma muy personal y luego con ayudas y colaboraciones diversas, el profesor Morosi ha venido desarrollando una ingente labor, de modo que en estos momentos puede decirse que gracias a él la investigación se encuentra muy avanzada y va a poderse terminar. La reciente etapa, desarrollada en el último año por un equipo selecto y con fondos acordados por la Secretaría de Estado de Ciencia y Tecnología de la República Argentina, es especialmente destacable. En ella, bajo la dirección del profesor Morosi, y contando con mi asesoramiento, se han desarrollado en profundidad diversos aspectos del proyecto inicial, que han ido dando lugar a publicaciones temáticas fragmentarias (2), que habrán de recogerse y unificarse en una publicación conjunta final, que parece especialmente oportuna, ya que en 1982 se cumple el centenario de la fundación de la ciudad.

En este artículo que ahora ofrece Ciudad y Territorio hemos tratado fundamentalmente de hacer una presentación descriptiva de la realidad urbana actual y de sus antecedentes, para difundir su conocimiento y generalizar el interés hacia ella, reservando para ulteriores publicaciones aspectos más interpretativos y críticos contenidos en la investigación en curso.

F. T.

## 1. DATOS GENERALES

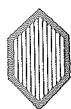
Dentro del área metropolitana de Buenos Aires o del Sistema Metropolitano Bonaerense, la ciudad de La Plata es una pieza singular, que remata por el Sureste dicho complejo y que, por diversas razones, está cargada de un valor especial, en parte físico y en parte simbólico.

Fundada en 1882, surgió como resultado de exigencias políticas de aquel momento y gracias a circunstancias muy coyunturales, ligado a la consolidación institucional de la República y al auge económico del país, que llevaron a la necesidad de dotar a la provincia de Buenos Aires de una nueva capital, dejando a Buenos Aires ciudad como capital federal.

(1) Jorge E. Hardoy: *Las ciudades en América Latina*, Paidós, Buenos Aires, 1970.

Está situada a 60 km. de Buenos Aires, en un terreno de escaso movimiento orográfico, que contaba ya con fácil acceso a la red viaria y al ferrocarril, y con condiciones satisfactorias para la creación de un gran puerto. Hoy cuenta, además, con un pequeño aeropuerto. Nacida como ciudad capital, fue dotada desde el primer momento de un importante conjunto de edificios singulares para albergue de sus especiales funciones administrativas, políticas y culturales, y se fue completando a lo largo del tiempo con otras funciones no previstas en el momento de su fundación, que han contri-

(2) Cátedra de Planeamiento Físico. Universidad Nacional de La Plata: *La Plata como ciudad nueva. Historia, forma, estructura*. Documento de avance núm. 1: «Macromorfología urbana platense». Documento de avance núm. 2: «Micromorfología urbana platense. Tejido». Ambos aparecidos en 1980. Ramos, La Plata.



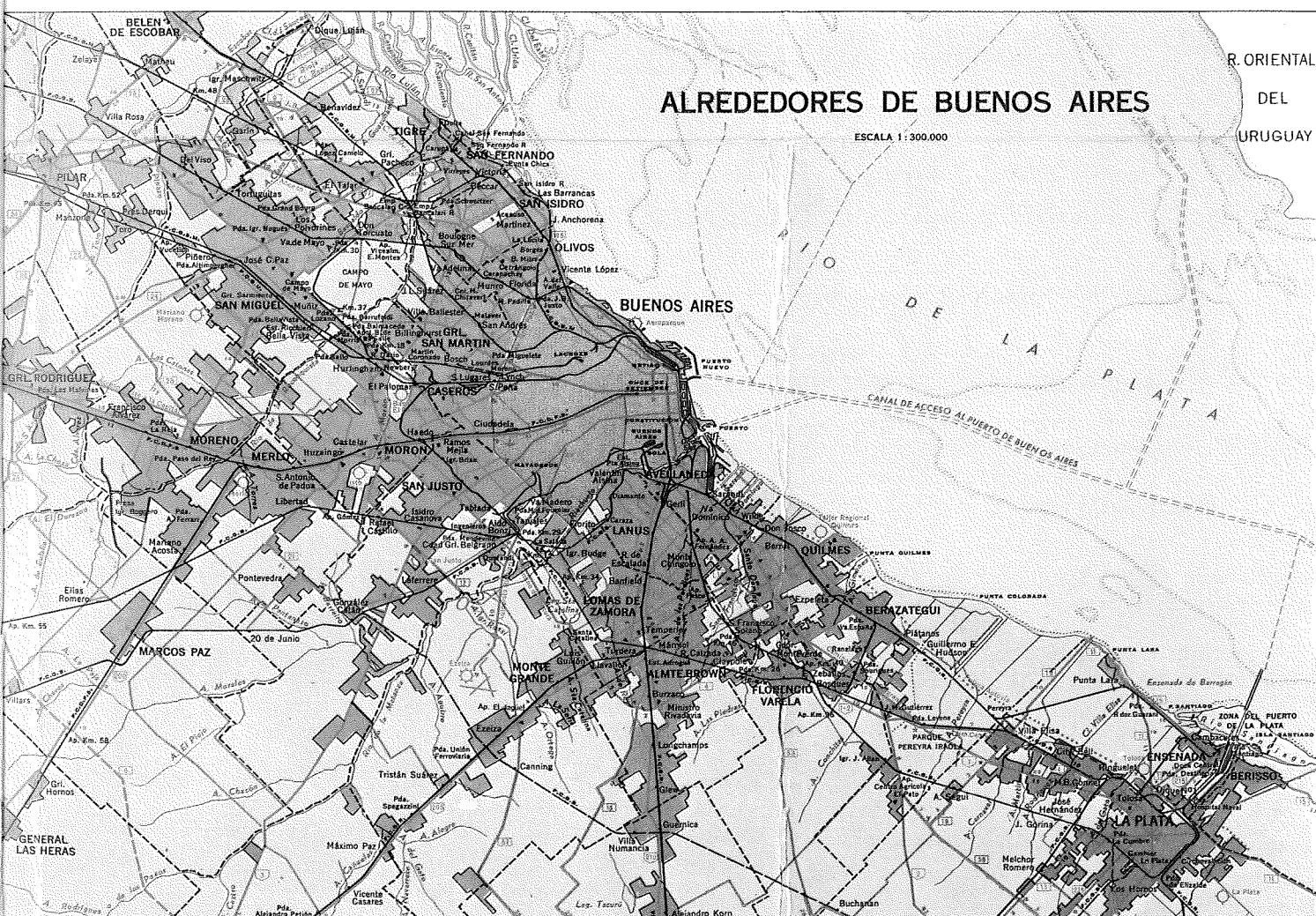
## La Plata: Espacio urbano singular

buido, por una parte, a su auge y desarrollo y, por otra, a su deterioro y transformación. Entre dichas funciones se encuentra fundamentalmente la industria, con importantes instalaciones fabriles (refinería de petróleo, astilleros, fábrica de ácido sulfúrico, grandes frigoríficos). Especialmente importante es también la vida cultural y académica (universidad, museos, observatorio astronómico, teatro de ópera).

La ciudad alcanza unos 60.000 habitantes en ocho años. La crisis argentina de 1890 reduce esa cifra a 45.000 habitantes en 1895. En 1914 había sobrepasado los 100.000, y en censo de 1970 figura con 408.327, si bien suele darse como población total la correspondiente a lo que estadísticamente se llama Gran La Plata, con 507.346 habitantes en 1970, correspondiendo la diferencia a los partidos adyacentes (Berisso y Ensenada), que forman un continuo con La Plata, debido al desbordamiento edificatorio de ésta más allá de la avenida de circunvalación con que fue concebida.

La desagregación de estas cifras puede hacerse así:

LA PLATA	
	Habitantes
Cuadrado original	198.470
Desbordes del cuadrado	114.106
Resto del partido	95.751
Total	408.327
ENSENADA	
Total	39.530
BERISSO	
Total	59.489
GRAN LA PLATA	
Total	507.346



La Plata tiene un predominio de empleo terciario, con explotación agropecuaria de cierta importancia y una creciente actividad industrial, concentrada especialmente en Berisso y Ensenada.

Los últimos datos numéricos de que se ha podido disponer relativos a población y empleo proceden del Censo Nacional Económico de 1974 e incorporan las estimaciones para ese mismo año. Quedan reflejados en los cuadros 1, 2 y 3.

A continuación se hace una referencia a las principales fuentes de empleo.

El astillero es uno de los más importantes de Sudamérica. Da ocupación a unos 4.700 personas. Su infraestructura actual se desarrolla sobre 20 hectáreas, poseyendo reserva de terreno para diez veces más capacidad. Cuenta con edificios para talleres y forja cuya superficie cubierta es del orden de los 9.000 metros cuadrados.

Pero es otra la actividad que domina y carac-

teriza la función del puerto de La Plata. Se trata de la refinería de petróleo perteneciente al ente estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Así, la Destilería La Plata de YPF se ha convertido en la mayor en Sudamérica y continúa expandiéndose, sirviendo de base a un creciente complejo petroquímico. Hoy cubre aproximadamente una superficie de 500 hectáreas y a los cincuenta años de su puesta en marcha (1975) producía diariamente los siguientes productos básicos:

Nafta súper	3.000 m <sup>3</sup> /día
Nafta común	3.000 »
Keroseno	1.700 »
Combustible para aviones	
a reacción	700 »
Gas-oil	6.200 »
Fuel-oil	9.500 »
Aceites lubricantes	560 »
Diesel-oil	1.000 »
Carbón de coke	480 ton/día

## Cuadro 1

### EMPLEO. DATOS PROVINCIALES DEL CENSO NACIONAL ECONOMICO 1974

PARTIDOS	SECTOR INDUSTRIA (1)							OTROS SECTORES (2)		
	Establecimientos		Núm. de establ.	Personal ocupado 30-IX-75	Año 1973			Núm. de establ.	Personal ocupado	Año 1973 Monto de ven- tas o ingresos (miles \$)
	Cant. a empadr.	Total cumplim.			Remuner. al trabaj. (miles \$)	Valor de las mat. primas (miles \$)	Valor de la produc. (miles \$)			
Berisso	1.771	1.605	149	5.794	144.636	360.654	650.433	1.456	2.539	180.078
Ensenada	1.208	1.054	81	10.451	402.551	3.207.661	5.046.092	973	1.930	115.065
La Plata	14.446	13.438	1.152	13.400	283.938	1.046.034	1.886.306	12.286	29.635	2.872.863

(1) No comprende información de fabricaciones militares y ferrocarriles.

(2) Comprende: comercio, restaurantes, hoteles y servicios.

## Cuadro 2

### DATOS SEGUN CENSO NACIONAL DE POBLACION, FAMILIAS Y VIVIENDAS 1970

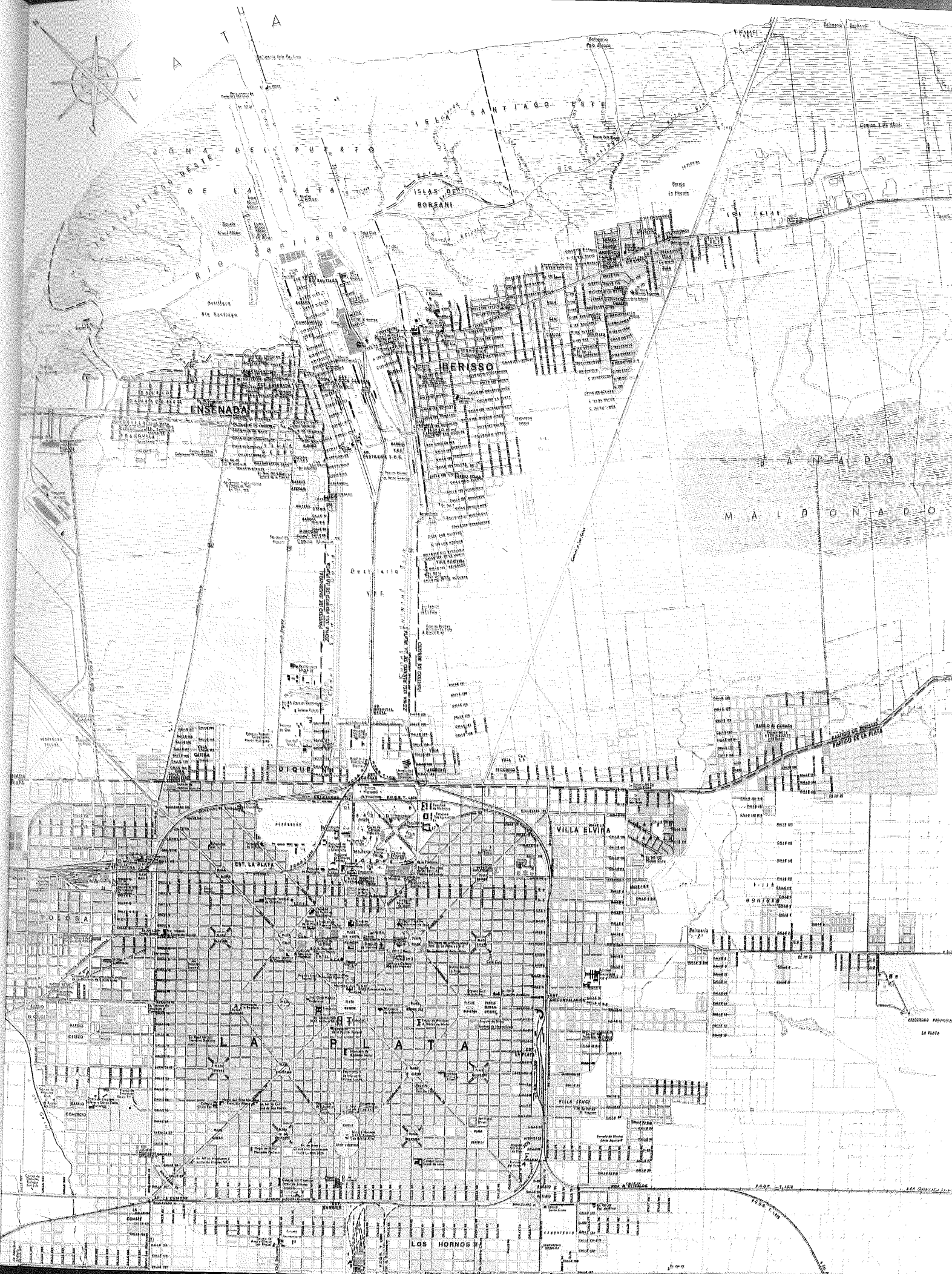
PARTIDOS	VIVIENDAS	HOGARES	POBLACION	SUPERFICIE (km <sup>2</sup> )	DENSIDAD POBLACION
Berisso	16.425	16.625	59.489	138	431,1
Ensenada	12.689	10.688	39.530	100	395,3
La Plata	116.607	113.892	408.327	942	433,5

## Cuadro 3

### ESTIMACIONES AL 1 DE ENERO. POBLACION

PARTIDO	AÑO			
	1971	1972	1973	1974
Berisso	59.700	60.400	61.100	—
Ensenada	39.900	41.000	42.200	—
La Plata	410.700	420.000	429.600	442.700





Todas estas industrias se hallan dentro de los partidos de Berisso y Ensenada y son las más importantes de la región, teniendo trascendencia aun a escala nacional, en la que varias de ellas se constituyen en empresas líderes. Propulsora Siderúrgica, Astilleros y Fábricas Navales del Estado, Petroquímica General Masconi y la Destilería de YPF ocupan una posición relevante a escala internacional.

En 1970 la participación de los partidos de Ensenada, La Plata y Berisso en el valor total de la producción del área para la industria manufacturera fue de 61, 20 y 19 por 100, respectivamente. Es decir, que Ensenada y Berisso participan con el 80 por 100 del total.

Dentro del partido de La Plata podemos citar otras industrias de gravitación a escala del país, como Petroquímica Sudamericana, SIAP, INDECO y Cristalería La Plata.

Petroquímica Sudamericana produce polímeros de nylon y poliéster, así como hilados y fibras del mismo material. También posee una planta de tereftalado de dimetilo. La producción se orienta en buena parte a la exportación.

SIAP es una industria de precisión, productora de instrumental y repuestos para automotores. También elabora instrumental científico para meteorología, aforo de líquidos, etc. Comenzó sus operaciones a fines de la década de los 50.

INDECO es una empresa metalúrgica dedicada a la fabricación de cojinetes de biela, de

árbol de levas y de bancada, de bujes de anti-fricción y de arandelas de empuje. Su producción abastece aproximadamente al 90 por 100 del mercado nacional constituido por las fábricas de automotores, maquinaria agrícola y vial, barcos, aviones y ferrocarriles.

La Cristalería La Plata, si bien no es una gran empresa por su magnitud, tiene importancia por tratarse de una de las pocas fábricas de baldosas de vidrio, glasblock, etc., en América Latina.

Analizando la estructura económica zonal según actividades por sectores, hemos podido hallar un valor correspondiente a 1970 para los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada, incluyendo en el sector secundario industria y construcción y en el sector terciario transporte, comunicaciones, comercio, vivienda, finanzas y otros servicios. Se refleja en el cuadro 4.

Ello indica claramente el predominio de la actividad del sector secundario en los partidos de Ensenada y Berisso y el del sector terciario en el partido de La Plata.

En lo que hace al número de empleos en el sector público, hemos conseguido estimaciones correspondientes a 1970 (desgraciadamente no hemos podido encontrar ninguna correspondiente a 1974, fecha del Censo Nacional Económico (ver cuadro 5).

Desgraciadamente no tenemos desagregado por partidos el número de empleados públicos

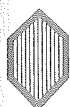
**Cuadro 4**

**DISTRIBUCION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA POR SECTORES EN PORCENTAJES (1970)**

PARTIDO	Sector primario	Sector secundario	Sector terciario	Total
Ensenada	—	69,9	30,1	100 % PBI
Berisso	4,7	66,9	28,4	100 % PBI
La Plata	12,1	20,2	67,7	100 % PBI

**Cuadro 5**

LA PLATA	Habitantes (1970)	Empleos (1974)	Empleos públicos (1970)	
			Gobierno	Docentes
Damero (casco urbano)	198.470	—	—	—
Desbordes del casco	114.106	—	—	—
Resto del partido	95.751	—	—	—
Total	408.327	43.035	—	9.673
ENSENADA				
Total	39.530	12.381	—	796
BERISSO				
Total	59.489	8.333	—	994
SUBTOTALES	507.346	63.749	60.000	11.463
TOTAL DE LA REGION	507.346	63.749	71.463	



## La Plata: Espacio urbano singular

(cifra sólo aproximada y que no incluye las fuerzas de seguridad). El sector público es mayor que el resto.

De todos los datos expuestos hasta ahora se puede deducir una caracterización de La Plata bien diferente de la que se obtiene simplemente por referencia a sus orígenes de ciudad administrativa y representativa, aunque sea cierto que no ha perdido tampoco esos caracteres y que sigue siendo fundamentalmente una ciudad direccional.

Tanto demográfica como económicamente, La Plata es el segundo núcleo del Sistema Metropolitano Bonaerense, actuando como una de las principales polaridades del mismo. Puede decirse también que constituye un área metropolitana en sí misma, que «ha generado su propia configuración radiocéntrica, que ya se toca con las estribaciones del aglomerado de Buenos Aires, amenazando con constituirse en mancha urbanizada continua» (3), de la que pueden señalarse como rasgos positivos su aceptable dotación de infraestructuras, equipamiento y servicios, así como la calidad ambiental aún subsistente en una gran parte de la ciudad, y como rasgos negativos su dispersión desparmada y los procesos de sustitución puntual de su arquitectura y de degradación o destrucción de su singular cualidad ambiental. Las tendencias observadas para el desarrollo del Sistema Metropolitano Bonaerense permiten predecir como casi inevitable la consolidación del aglomerado en forma lineal, apoyado en la costa, de modo que es de temer el impacto que sobre La Plata puede tener «un crecimiento no regulado, capaz de convertir su actual capacidad receptiva en asolada degradación del suelo y del ambiente» (4).

(3) Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD): *SIMEB (Sistema Metropolitano Bonaerense)*. «CONHABIT», documento especial, Buenos Aires, 1977.

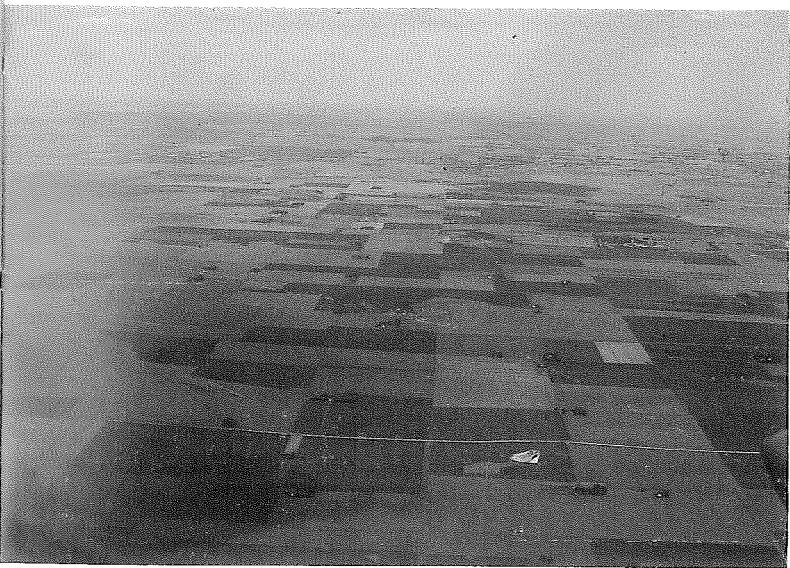
(4) Ver nota anterior.

## 2. EL ESPACIO GEOGRAFICO EXTERIOR

El proceso histórico de formación del área metropolitana de Buenos Aires ha dado una peculiar configuración a todo un amplio territorio circundante a la misma.

Sobre un vasto espacio natural muy homogéneo, de características constantes, el modelo colonial agroportuario produjo un proceso distorsionante, deshombreizante y polarizador. La red de caminos primero, de carreteras después y la de ferrocarriles finalmente se dispusieron convergiendo en el gran centro de comunicación marítima, acusando una organización de marcada dependencia externa: entrada de productos manufacturados y salida de alimentos y materias primas. Por ello, más allá del área metropolitana hay todo un amplio territorio en dependencia e interrelación con ella, que curiosamente, al menos para el europeo, tiene una extraña y llamativa constante visual, especialmente perceptible desde el aire: la forma de división de la tierra a efectos de reparto de la propiedad, cultivo y administración. Ello condiciona las formas y colores del paisaje, la organización general de la red viaria, la ocupación del suelo, la orientación de las parcelaciones o loteos, la apertura de calles, las alineaciones de los edificios. El resultado es una impresión general de orden y regularidad que contrasta poderosamente con el desorden abrumador del área metropolitana.

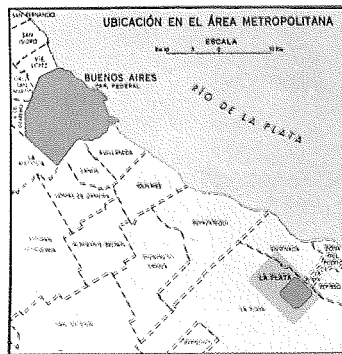
Esta ordenación responde sistemáticamente a una orientación «a medio rumbo» (Noreste-Suroeste y Noroeste-Sureste), diferente de la que, a semejanza de los Estados Unidos, se adoptó en otras partes del país «a rumbo pleno» (Norte-Sur y Este-Oeste) en la primera mitad del siglo XIX. Su origen anterior se ha atribuido a la propia disposición adoptada para el trazado de las «chacras» y «estancias» alrededor de Buenos Aires, ya desde la época de



Visión aérea del espacio geográfico exterior.



## 1974



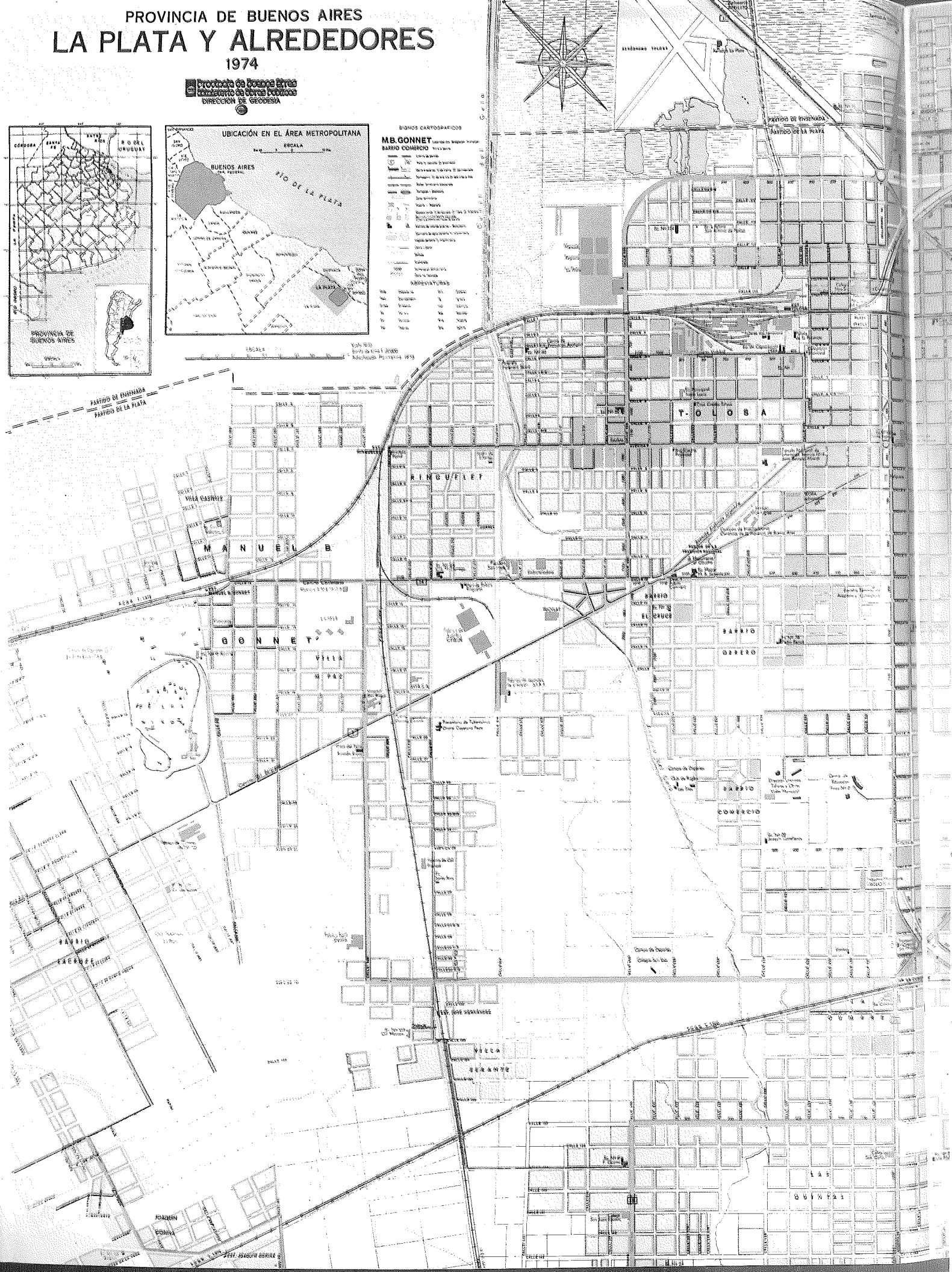
BIBLIOS CARTOGRAFICAS

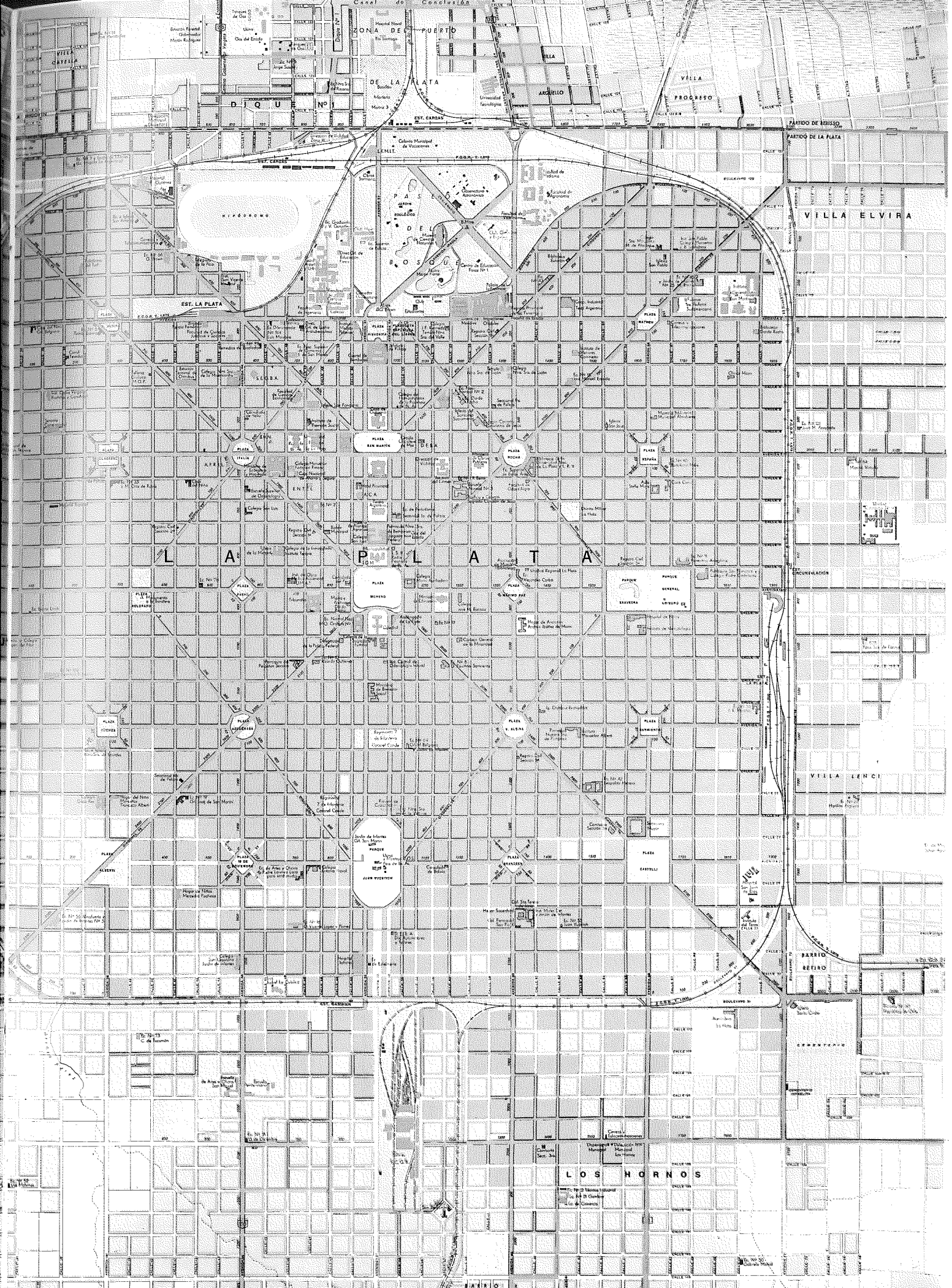
**M.B. GONNET** Lehrstuhl für Wirtschaftsinformatik, Universität  
Bielefeld, Germany

	<b>Cartes de service</b>
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison
	Plan de service de livraison

## ABBREVIATIONS

Year	Population	Area	Population Density
1990	1,000,000	100,000	10
2000	1,200,000	120,000	10
2010	1,400,000	140,000	10
2020	1,600,000	160,000	10
2030	1,800,000	180,000	10
2040	2,000,000	200,000	10
2050	2,200,000	220,000	10









## La Plata: Espacio urbano singular

la fundación (5). De 1857 data un documento de instrucciones generales para la división de la tierra pública que se iba incorporando al dominio privado, que mantenía esta orientación, y en 1864 se hizo la Gran Carta de la provincia de Buenos Aires, con deslinde de propiedades y trazado de caminos, que consolidó el modelo, puesto que sirvió para la división de dicha provincia en partidos judiciales siguiendo las líneas de la Carta. Finalmente, una Ley de 1913 para regular la formación de nuevos poblados en la provincia recomendaba el mismo tipo de arrumbamiento (6).

Así pues, ese espacio circundante viene caracterizado visualmente tanto por la horizontalidad y el verdor proverbiales de la pampa como por la línea recta y el ángulo recto. Grandes parches geométricos cortados ortogonalmente, de distintos tonos de verde, y pueblos siempre ordenados sobre una base reticular perfectamente insertada en ese sistema ortogonal. Nada puede extrañar, por tanto, que ésa sea también la disposición general de la planta inicial de La Plata y que el crecimiento posterior de la misma, más allá de los límites de la traza original, haya adoptado mayoritariamente la misma retícula como base de las extensiones, como vamos a ver a continuación.

### 3. DESCRIPCION GENERAL

En el principio fue el cuadrado. Un cuadrado de algo más de 5 kilómetros de lado. 5.196 metros, para ser precisos, es decir, una legua. Un cuadrado con sus lados orientados en dirección Noreste-Suroeste y Noroeste-Sureste. Un cuadrado subdividido en pequeñas manzanas por una retícula ortogonal a la que se superpone otro sistema de líneas de menor frecuencia, girado cuarenta y cinco grados respecto al anterior.

La retícula ortogonal principal está formada por treinta y dos calles de 18 metros de ancho y seis avenidas de 30 metros que corren de Noreste a Suroeste, así como por otras treinta calles y cinco avenidas de las mismas dimensiones, respectivamente, que corren de Noroeste a Sureste. El sistema girado a cuarenta y cinco grados respecto al anterior está formado por las dos diagonales principales del cuadrado, y otras más cortas, de 30 metros de ancho, más otras cuatro diagonales menores de 18 metros de ancho.

El perímetro del cuadrado se materializa en una avenida de circunvalación.

A este primer esquema formal se superponen otras intenciones que lo enriquecen y diversifican.

(5) Pedro Vergés: «La orientación geográfica de los inmuebles rurales de la provincia de Buenos Aires. El arrumbamiento de los primitivos repartimientos», revista *Geodesia*, núm. 30, Ministerio de Obras Públicas, La Plata, 1967.

(6) Pedro Vergés: «Acotaciones acerca de la contribución de los agrimensores a la cartografía», *Revista de Ingeniería*, núm. 35, Centro de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires, La Plata, 1961.

En primer lugar, el cuadrado está recorrido por su centro en dirección Noreste-Suroeste por un doble eje, constituido por dos avenidas contiguas, que dejan entre sí una fila de manzanas de tratamiento arquitectónico singular. Este eje monumental y representativo lo es también de simetría casi total para toda la planta de la ciudad, alterada sólo en detalles de ejecución.

En segundo lugar, todos los cruces de avenidas son tratados como plazas de distintos tamaños y configuraciones geométricas, dotadas de espacios verdes, algunos de gran tamaño, que se repiten simétricamente por pares a ambos lados del eje principal.

Otro elemento a considerar es el hecho de que la separación de las calles no es constante, sino que al acercarse al eje principal empieza a disminuir dicha separación gradualmente, pasándose del cuadrado de 120 m. de lado, que es el módulo normal de la retícula, a manzanas rectangulares, cuya proporción se acerca progresivamente a 1/2.

Este cuadro inicial, correspondiente a la traza de la fundación de la ciudad, es todavía perfectamente reconocible, si bien su perímetro ha sido desbordado por todas partes y la edificación se ha derramado fuera de él en todas las direcciones, de manera compacta en las inmediaciones y más abiertamente, dejando espacios sin ocupar, a medida que se aleja de aquel cuadrado inicial.

Ahora bien, al analizar la forma de este crecimiento urbano exterior, sorprende encontrar una completa continuidad de la planta de estos desbordamientos con la propia planta de la ciudad inicial, dada no sólo por la misma orientación del sistema de calles, sino también por la continuidad de muchas de ellas, especialmente las avenidas, con sus mismas dimensiones, más allá de la vía de circunvalación. En muchos casos, además, subsiste también la misma modulación de manzanas. Todo ello confiere al conjunto resultante una gran unidad, de tal modo que vista desde el aire pudiera pensarse en una ciudad desarrollada toda ella de acuerdo con un trazado unitario. Aparte de una explicación basada en la capacidad de autopropagación que la malla ortogonal ha demostrado en tantos casos, habría aquí otra explicación adicional, como veremos al ocuparnos del proceso de desarrollo histórico, la cual está en que, si bien la ciudad se pensó inicialmente retringida al cuadrado, se planeó también a su alrededor una gran extensión como egido, compuesta de «chacras» y de «quintas», para cuya disposición se adoptó la misma organización de trazado que para la ciudad.

Pero si dejamos ahora los aspectos globales que derivan de la consideración de la planta completa de la ciudad y descendemos a un examen de características formales no tan abstractas, sino más visualmente perceptibles, encontraremos una nueva fuente de caracterización dada ahora fundamentalmente por la arquitectura y el tratamiento del espacio urbano.



*Vista aérea general de La Plata.*



*Vista aérea del centro de La Plata.*



*Visiones aéreas de fragmentos urbanos.*

También ahora podríamos referir la descripción a un estado inicial que ha sido transformado. Porque resultaría artificiosa una descripción puramente objetiva, de cámara fotográfica, cuando es evidente el diferente poder evocador que los edificios de cada momento histórico superponen en el observador, condicionando su percepción de la ciudad.

Y la ciudad conserva aún bien perceptibles algunos elementos que permiten adivinar su inicial escala y concepción. Es uno de sus atractivos más claros. Por una parte, hay que consignar la existencia de una serie de edificios singulares por su tamaño y características formales repartidos por la ciudad que, de modo especial, jalonan el eje principal y proporcionan elementos diversificadores dentro de la trama urbana, por su clara intención de representatividad y monumentalidad.

Por otra parte, existe también la posibilidad de recrear imaginariamente el tono general con el que la ciudad fue concebida a través de las muestras de arquitectura media que se conser-

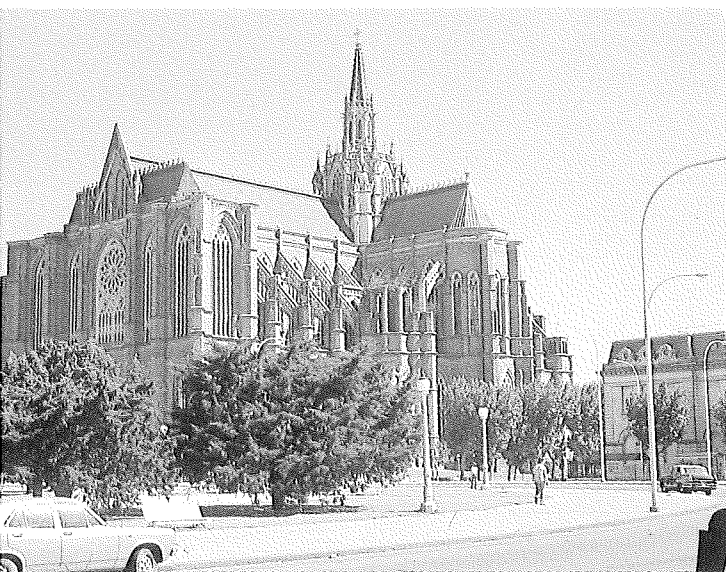
van de las primeras etapas de construcción de la ciudad, cuando aún no habían irrumpido las nuevas tecnologías y era grande la unidad de estilos, de formas, de materiales y de escala.

En el primer caso se trata de elementos tales como la catedral, el palacio de la Municipalidad, el palacio de la Legislatura, el museo de Ciencias Naturales, el Peristilo de acceso al cementerio, el Observatorio astronómico, el Departamento de Ingenieros, el palacio de los Tribunales, los edificios universitarios, algunas iglesias, etc.

En el segundo caso se trata de viviendas aisladas o de conjuntos de ellas, que muestran en su mayor parte unas características comunes que contribuyen en esa evocación imaginaria a la construcción de una imagen muy definida de la ciudad como fue proyectada y como se desarrolló realmente en su primera época de vida.

Los primeros se caracterizan, por encima de todo, por el eclecticismo estilístico que impera





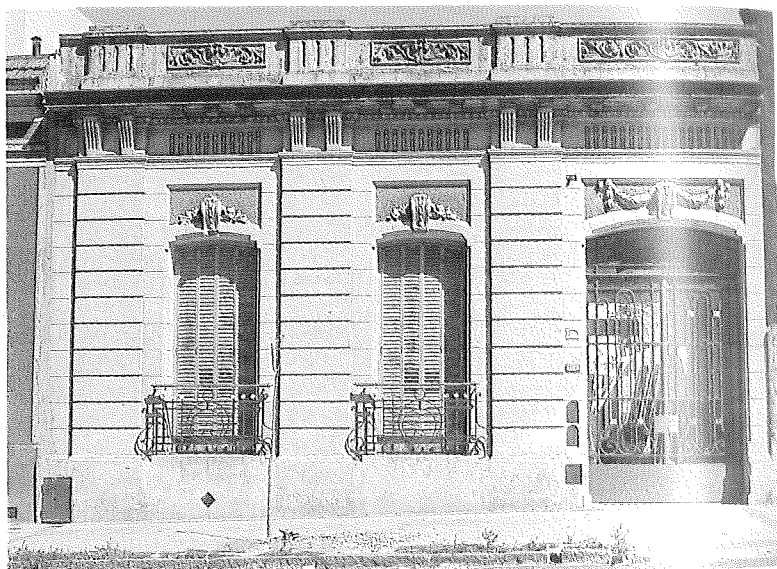
*La catedral.*



*La Municipalidad.*

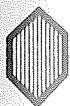


*Ejemplos de la arquitectura trama inicial.*



*La importancia del acompañamiento vegetal.*





**La Plata:  
Espacio  
urbano  
singular**

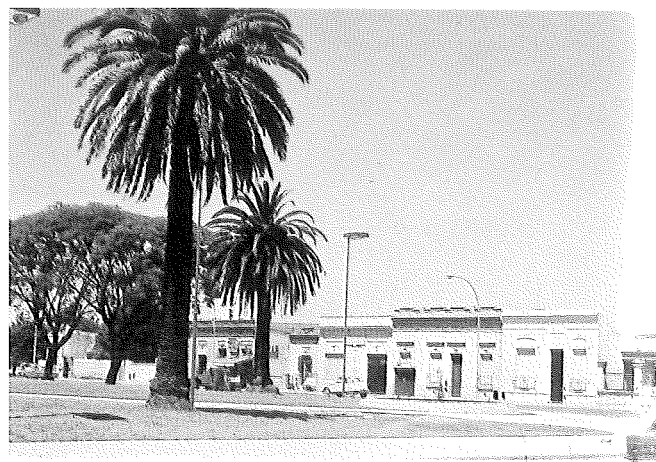
en el conjunto, y que va desde el gótico inacabado de la catedral hasta el más puro clasicismo del peristilo. En muchos casos no hay adscripción estilística definida. El propio edificio es una ambigua amalgama que despierta contrapuestas reacciones y que cumple su función, aunque sólo sea por su tamaño y empaque.

Los segundos se caracterizan por una notable voluntad de calidad arquitectónica a conseguir a través de un cuidadoso diseño que atiende tanto a la composición general como a los detalles parciales: remates moldurados profusamente en la coronación de las fachadas, marcos de puertas y ventanas, formas de éstas, tratamiento de los herrajes de los balcones, etc. Se trata de una arquitectura que rara vez sobrepasa las dos plantas. En la visión imaginaria que estamos construyendo sólo destacan sobre el conjunto que forman estos edificios de modesta escala los edificios públicos, que así acentúan su carácter monumental, jalonando la ciudad y confiriéndole un específico valor.

Pero esta imagen no quedaría completa sin una referencia al papel enormemente importante que en la misma representa la vegetación. Las incomprensibles talas que vienen verificándose intermitentemente no han conseguido eliminar todavía los abundantes vestigios de la forma en que el acompañamiento arbóreo se concebía como necesario complemento de la arquitectura. Las plazas están tratadas como pequeños parques. Muchas calles siguen provistas de dos frondosas filas de árboles, y las avenidas, además, de árboles en el centro, constituyendo ramblas humbrosas en verano. La relación de tamaño entre los árboles y la arquitectura es una nota a destacar.

También debe destacarse el abundante acompañamiento vegetal que rodea, reviste y enmarca a los grandes edificios públicos. En primavera, la flor de las jaracandas colorea el panorama de algunas ramblas y el olor de la de los tilos perfuma la ciudad.

Pero, evidentemente, ésa no es la imagen actual de la ciudad, sino sólo parte de ella. Es una imagen mitad real, dada por elementos subsistentes del pasado, y mitad inventada por sugerencia de los mismos. La imagen real está complementada poderosamente con lo que ha venido después: talas de árboles, como ya decíamos, demolición de edificios singulares o no, crecimiento en altura de la nueva edificación con enormes paredes medianeras al aire. Como un proceso semejante al del desbordamiento horizontal, puede verse el desbordamiento en altura, erizando salpicadamente de enhiestos bloques verticales el paisaje urbano. Afortunadamente falta mucho para que se llegue a producir el macizado de las manzanas con la altura de esos bloques que ahora aparecen desperdigados, pero la imagen actual es en muchos aspectos contradictoria y perturbadora. Entre las muestras de lo que fue o pudo ser la ciudad están las de lo que podría llegar a ser. Y en cualquier caso una escena urbana distorsionada, rota, discordante.



*La escala inicial.*



*El desbordamiento en altura.*



*Ejemplo del resultado del desbordamiento vertical.*





*Ejemplo del resultado del desbordamiento vertical.*



*Aspectos del desbordamiento horizontal.*

#### 4. INSERCIÓN EN EL CONTEXTO CULTURAL URBANÍSTICO

La Plata surgió en un medio cultural que se hallaba en fuerte transformación y que bullía en un proceso de transculturación acelerado y alimentado por una enorme corriente inmigratoria.

A través de la tradición atesorada por el Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires, llegaban tanto el trazado clásico en damero preconizado por las leyes de Indias como así también los esquemas ideales del Renacimiento y aun, con el aporte de los técnicos ingleses, franceses e italianos arribados en la primera mitad del siglo XIX, los modelos barrocos y posbarrocos.

El panorama es enriquecido aún en la segunda mitad del siglo y particularmente a partir de los años 70 con la llegada masiva de la inmigración europea, que aporta las ideas y los planteos urbanísticos teóricos del siglo XIX. Especialmente activo, como en otras partes del mundo, concretamente en Inglaterra y Francia, es el papel que cabe a los médicos higienistas en la difusión de las propuestas que Françoise Choay ha denominado «progresistas».

Los impulsos e influencias que se habían de plasmar finalmente en el diseño de la traza platanense fueron, pues, muchos y variados.

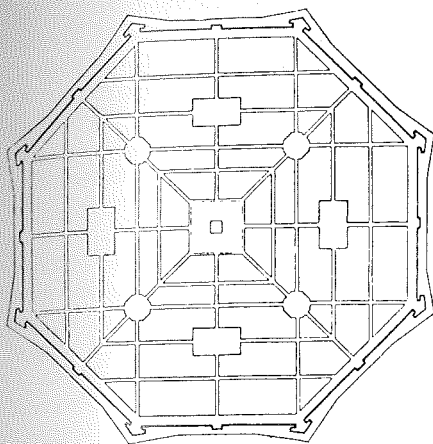
En primer lugar la fuerte voluntad formal concretada en el cuadrado y la cuadrícula son consecuentes con la tradición del urbanismo colonial heredado por el Departamento de Ingenieros, formado allá por los tiempos del Presidente Bernardino Rivadavia. Ese organismo había recibido la herencia clásica proveniente de la civitas romana misma y enriquecida asimismo por los esquemas ideales del Renacimiento, de Filarete a Scamozzi y Vasari el joven, de Jean Perret y Jean Errard a Johann Andreae, y sin olvidar el esquema ideal de Henri Chéret, para citar algunos de los que tienen mayor afinidad formal con La Plata.

Además sus técnicos habían tomado contacto, a través de la temprana incorporación, entre otros, de ingleses como Santiago Bevans, autor de un interesante proyecto con diagonales para Buenos Aires, con parentesco formal al proyectado por Jean Jacques Huvé para la Roche-sur-Yon algunos años antes, o de franceses como Pedro Benoit (padre), con las creaciones barrocas y posbarrocas y conocían su repertorio formal. Conocían, para tomar los de mayor interés para el caso, los ejemplos de Versalles y Karlsruhe, el proyecto de Wren para Londres, así como también las versiones del París de Haussmann y las ciudades norteamericanas, comenzando por Williamsburg y Washington, sin olvidar Buffalo (Ellicott), Detroit e Indianápolis.

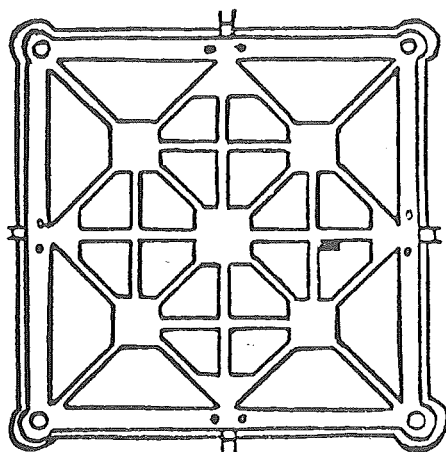
Finalmente, pasada la mitad del siglo, tampoco les eran desconocidas las ideas de los teóricos y utopistas que impulsaron ese urbanismo denominado por Choay «progresista» (7).

(7) Françoise Choay: *The Modern City: Planning in the 19th Century*, Braziller, Nueva York, 1969.

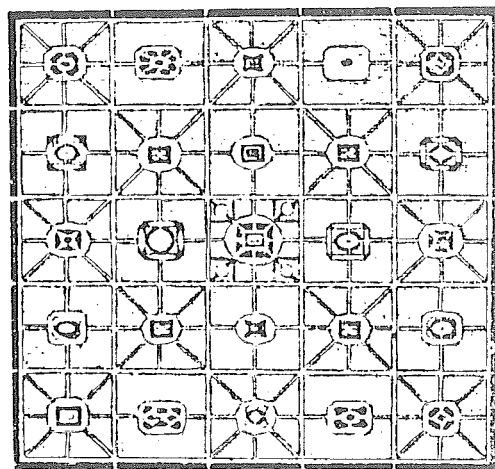




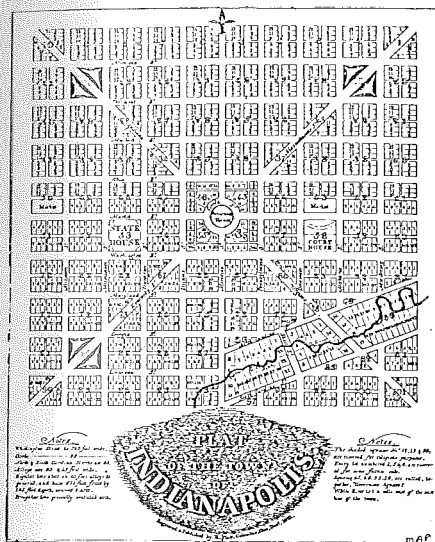
Vasari: ciudad ideal.



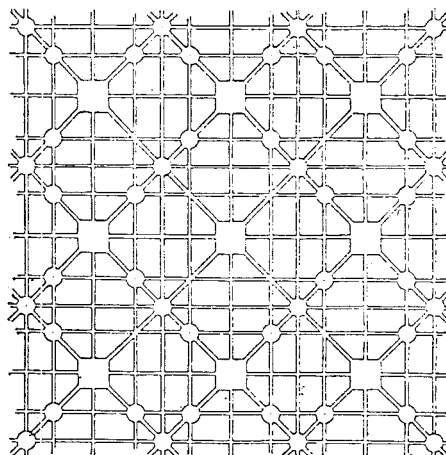
Brosse: Henrichemont (1608).



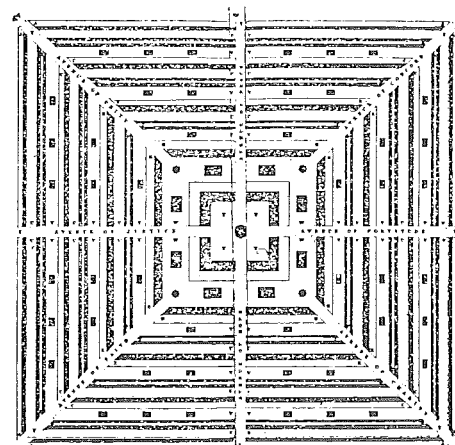
Huvés: plano para La Roche-sur-Yon (1804).



Indianápolis (1821).



Santiago Bevens: ciudad con diagonales (1828).



Buckingham: Victoria.



## La Plata: Espacio urbano singular

No ignoraban la obra de Edwin Chadwick, Benjamín Ward Richardson o James Silk Buckingham, como tampoco la de los autores franceses ni el importante aporte prestado por Ildefonso Cerdá (8).

A pesar de ello, La Plata ha sido usualmente ubicada en este contexto como un producto posbarroco. Tal calificación es superficial, ya que no atiende siquiera a los aspectos meramente formales. Por cierto que la simetría, la cuadrícula y las diagonales del repertorio formal clásico y barroco están presentes, pero aquí se las ha insuflado de un nuevo espíritu que surge de las ideas de la ciudad «progresista». La cuadrícula y la rigurosa simetría se han ablandado mediante ciertas licencias y el empleo de las diagonales ha perdido su valor perspectivístico, focal y centripeto.

(8) En este sentido pueden verse, por ejemplo: Guillermo Rawson: *Conferencias sobre higiene pública dadas en la Facultad de Medicina de Buenos Aires*, Donnamette y Hattu, París, 1876.

Pedro Mallo: *Lecciones de higiene pública dadas en la Facultad de Medicina de Buenos Aires*, La Tribuna, Buenos Aires, 1878-1879.

Eduardo Wilde: *Curso de higiene pública*, Casevalle, Buenos Aires, 1885.

No en vano la descripción que más se aproxima a la traza que se dio a La Plata es la contenida en una novela de Julio Verne (9), uno de los representantes más conspicuos del espíritu del siglo, quien confiesa abiertamente en la misma su deuda con Benjamín Ward Richardson (10).

La Plata fue expuesta, mediante un plano en relieve, en la Exposición Universal de París de 1889 y allí obtuvo medalla de oro. El jefe de la delegación argentina en el informe a su Gobierno señalaba:

«Las fotografías de las escuelas de la capital y la de los palacios de La Plata que hemos presentado, llamando a ésta la ciudad de Julio Verne, han producido admiración en todos, entre gente instruida como entre los simples curiosos» (11).

(9) Julio Verne: *Les cinq cents millions de la Bé-gum*, Hetzel, París, 1879.

(10) Benjamín Ward Richardson: *Hygeia. A City of Health*, Longmans, Londres, 1876.

(11) *La República Argentina en la Exposición Universal de París de 1889*. Colección de informes reunidos por el delegado del gobierno don Santiago Alcorta, Sociedad Anónima de Publicaciones Periódicas, París, 1890.

La Plata es, pues, uno de los genuinos productos urbanísticos del siglo pasado.

## 5. EL MOMENTO HISTORICO ARGENTINO Y LA NECESIDAD DE UNA CAPITAL PROVINCIAL

En 1853, tras varias décadas de luchas internas, la Argentina se dota de una Constitución que pone en marcha el proceso de organización del país. Este documento señalaba que la sede del Gobierno nacional se instalaría en Buenos Aires, ciudad que, por otra parte, conservaba la capitalidad de la provincia del mismo nombre. Pero una Ley de 1880 acabó con las dificultades que esa convivencia supuso en la práctica, desalojando a la capital provincial en beneficio de la capital federal.

Ese mismo año marca el inicio de un proceso de consolidación y expansión nacional. La progresiva extensión del ferrocarril y del teléfono, la pacificación definitiva de la pampa y la incorporación de la Patagonia, con las correspondientes victorias sobre los indios, así como la masiva llegada de inmigración europea (más de un millón de personas entre 1880 y 1889, sobre una población total de menos de cuatro millones en todo el país) son hechos que van a transformar radicalmente la situación.

Una verdadera fiebre de progreso, de trabajo y riqueza envuelve al país en una euforia jamás soñada. Se transforman las pautas culturales. Se produce una aversión a lo tradicional y autóctono y hacia la tradición hispana, mientras que surge un espíritu cosmopolita, liberal e ilustrado que sueña con llevar rápidamente al país al nivel de las potencias europeas y americanas del Norte (12).

La solución del problema de la capital nacional había suscitado el de la capital de la provincia más rica y poderosa del país, que se había quedado sin ella.

Las actitudes que se produjeron entonces iban desde las que proponían la instalación de la capital en una de las ciudades ya existentes en la provincia hasta las que preconizaban la creación de una nueva ciudad más importante que la cedida, para volver a erigirla en la verdadera capital del país. El peso de muchos importantes intereses condicionó fuertemente las posturas de los que criticaron y ridiculizaron la idea de la nueva ciudad en competencia con Buenos Aires (13). Pero el tema de los intereses subyacentes está aún pendiente de investigación.

Un núcleo de personalidades del momento, hombres imbuidos de ideales positivistas y ciega fe liberal en el progreso sin barreras, aglutinados por el doctor Dardo Rocha, se lanza

(12) Para todo este proceso pueden verse:

Amílcar Razori: *Historia de la ciudad argentina*, Buenos Aires, 1945.

Ezequiel Martínez Estrada: *La radiografía de la pampa*, Losada, Buenos Aires, 1942.

(13) Adolfo Saldías: *La decapitación de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1880.

en pos de la creación de la nueva capital, buscando para ello, por una parte, el apoyo del Gobierno nacional y, por otra, el de la provincia, presentando como candidato a gobernador de la misma al propio Rocha. Resulta curiosa la comprobación de ciertas coincidencias cronológicas. En estos mismos momentos, Arturo Soria, en Madrid, está escribiendo sobre «el progreso indefinido» en actitud semejante a la de este grupo argentino: «El problema de la creación de una nueva ciudad es tarea baladí para los hombres del siglo XIX.» En 1882, la misma fecha de fundación de la nueva ciudad argentina, aparece la idea de la ciudad lineal (14).

El doctor Dardo Rocha (1838-1921), abogado de ilustre familia bonaerense, había actuado como diplomático, periodista, diputado y senador. En 1881 fue elegido gobernador de la provincia de Buenos Aires, pasando a la historia argentina como propulsor de la creación de La Plata.

Al tomar posesión proclamaba Rocha su deseo de que «en breve tiempo levantemos una ciudad populosa y floreciente» y pide ayuda para esta «empresa patriótica». Tan sólo tres días después crea la Comisión encargada de estudiar el emplazamiento más adecuado, y dos días más tarde otra Comisión para organizar un concurso internacional para los proyectos de los principales edificios públicos de la nueva capital. Al completar la primera semana de su gobierno, encomienda al Departamento de Ingenieros de la provincia la preparación de los planos de «una nueva ciudad». Esta rápida actuación sólo puede concebirse si se entiende como parte de un plan cuidadosamente meditado, puesto que cada encargo va acompañado de instrucciones que, evidentemente, han sido objeto de previo estudio.

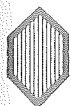
Determinado el emplazamiento, en cuya elección jugó papel fundamental la posibilidad de obtener el mejor puerto del río de La Plata, promulgada en 1882 la Ley que lo permitía, en la cual aparece ya por primera vez el nombre de la nueva ciudad, se precipita un torrente de decisiones administrativas, técnicas y políticas, previamente preparadas y pensadas durante el año transcurrido, para materializar el plan ya maduro: la fundación podía ser inmediata (15). La investigación en curso tratará de mostrar qué intereses la hicieron posible.

## 6. EL TERRITORIO ELEGIDO Y LOS ANTECEDENTES

La historia registra el descubrimiento de la Ensenada por la nave «Trinidad», de Magallanes, en 1520. Dos siglos después, en 1730, el gobernador Zabala comunicó al Rey que el paraje reunía condiciones excelentes para abrigo y reparación de navíos, sugiriendo la conve-

(14) Fernando de Terán: *La ciudad lineal, antecedente de un urbanismo actual*, Madrid, 1969.

(15) Antonino Salvadores: *Fundación de la ciudad de La Plata. Documentos editos e inéditos*, publicaciones del Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires, La Plata, 1932.



**La Plata:  
Espacio  
urbano  
singular**

nencia de declararlo oficialmente puerto de la colonia. En 1801, el virrey, marqués de Avilés, lo declaró puerto auxiliar de Buenos Aires.

Después de la revolución de 1810, la Junta del Gobierno argentino declara puerto franco a la Ensenada, pues nadie ignoraba ya que se trataba del mejor puerto natural del río de La Plata, disponiendo medidas para el progreso de la pequeña población vecina, Ensenada, que había sido fundada en 1800 por el virrey Avilés, y que en 1821 llegaría a disponer de su propio partido, siendo entonces cuando se instala allí, aprovechando la existencia del pueblo y del puerto natural, el saladero de Trapani y Staples, para la exportación de carne.

A partir de 1863 se empieza a construir el ferrocarril de Buenos Aires a la Ensenada, que al ser inaugurado en 1872 daría un gran impulso al pueblo, provocando la instalación de otros dos saladeros. El primero, cuya construcción se inicia en 1871, se instaló al este de lo que más tarde sería el puerto y fue construido por don Juan Berisso, dando lugar a una nueva población que tomó ese nombre. El otro, al oeste del puerto, produjo el crecimiento de Ensenada.

Curiosamente, en 1855, el ingeniero Pedro Benoit, del Departamento de Ingenieros de Buenos Aires, se ocupó de la reconstrucción del fuerte español de Barragán, en las inmediaciones de la Ensenada, procediendo asimismo al levantamiento y medida de los terrenos adyacentes. Encontramos así por primera vez sobre esta tierra, en la que habrá de levantarse más tarde la nueva ciudad de La Plata, al principal artífice de su trazado.

En 1871 se produjo otro hecho que también constituye otro antecedente sobre este territorio.

Don Martín de Iraola, oriundo del pueblo español de Tolosa, estanciero propietario de muchos terrenos en las llamadas «Lomas de la

Ensenada», decidió levantar allí un pueblo. Para ello realizó una parcelación que, al fundarse La Plata, quedaría junto al ángulo Norte del cuadrado.

El pueblo fue inicialmente habitado por personal al servicio del propio Iraola y se llamó Tolosa.

En 1872, como ya hemos dicho, se inaugura el ferrocarril de Buenos Aires a la Ensenada, completándose la obra con un muelle de madera para facilitar la carga y descarga de navíos a los vagones ferroviarios, cosa que no podía hacerse en Buenos Aires por el escaso calado de su rada.

El crecimiento posterior de Ensenada quedó regulado por un trazado que se aprobó en 1874. Un nuevo saladero vino a instalarse en 1879 en el incipiente núcleo de Berisso.

Cuando en 1882 se funda la nueva capital residían en Ensenada 2.090 habitantes, y en todo el partido se llegaba a la cifra de 6.970 (16).

## 7. LOS EDIFICIOS SINGULARES

Hemos visto anteriormente que una de las primeras medidas del gobernador Rocha, simultánea a las de encargar el estudio del emplazamiento y de la traza, fue la de encargar también la convocatoria de un concurso internacional para obtener los proyectos de algunos de los principales edificios singulares de la ciudad. Estos eran: casa del Gobierno, casa de la Legislatura, casa de Justicia y Escribanías, casa Municipal y templo católico.

La Comisión nombrada al efecto (de la que era vocal Pedro Benoit) preparó las bases, instrucciones y reglamento, convocándose el con-

(16) Francisco Cestino: *Apuntes para la historia del partido de Ensenada, 1821-1882*, publicaciones del Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires, La Plata, 1949.



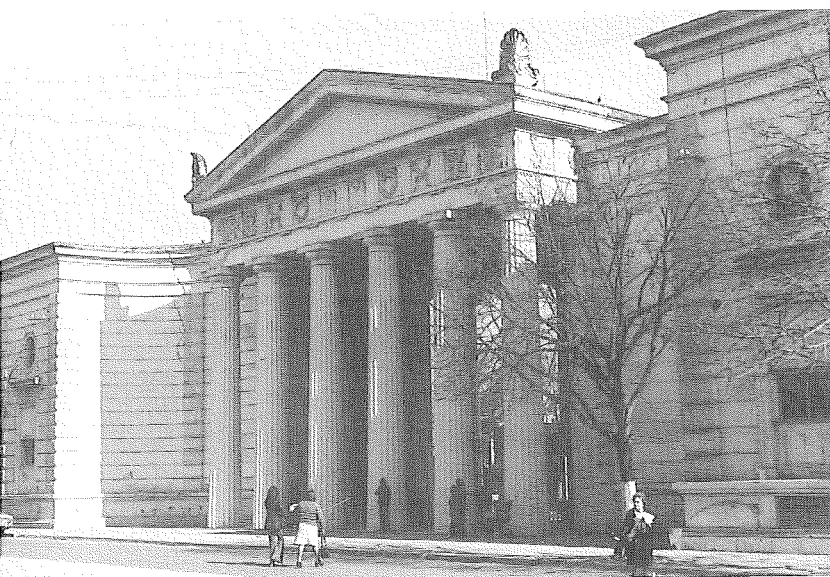
*Palacio de la Municipalidad.*



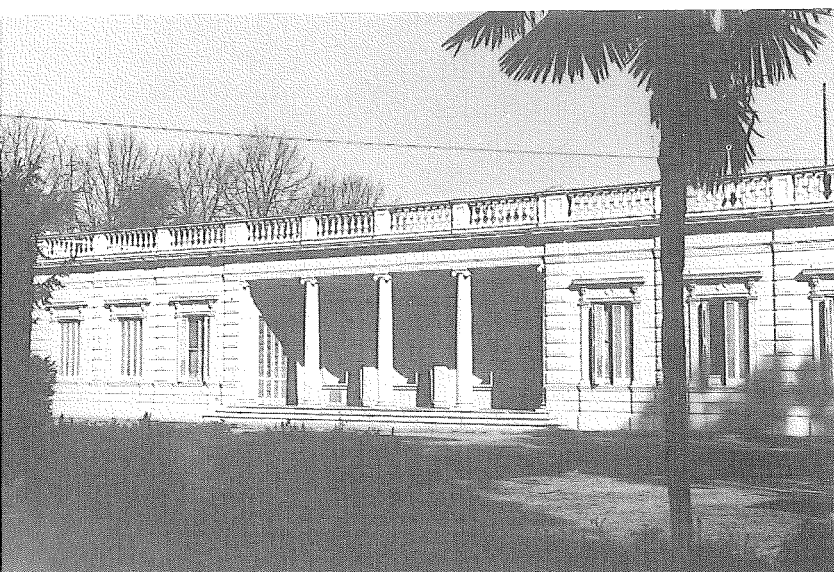
*Palacio de la Legislatura.*



*El Museo.*



*La entrada al cementerio.*



*Observatorio astronómico.*

curso por anuncio público en Argentina, Chile, Uruguay, Brasil, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Italia, España, Bélgica y Alemania.

Se recibió un total de veintisiete proyectos, adjudicándose el premio para el edificio de la Municipalidad al arquitecto Huberto Stier, de Hannover, y el del edificio de la Legislatura a los arquitectos Gustavo Heine y Jorge Hägemann, también de la misma ciudad alemana. Se declararon desiertos los premios correspondientes al resto de los edificios.

Las obras correspondientes a ambos edificios comenzaron en 1883. Para la dirección del de la Municipalidad se contrató al arquitecto alemán Ernest Meyer, que introdujo algunas modificaciones en el proyecto original.

En cuanto a los edificios cuyo concurso fue declarado desierto, se encargaron directamente los proyectos. El de Gobierno fue proyectado por el Departamento de Ingenieros a través de su sección de Arquitectura. La casa de Justicia se encargó a Adolfo T. Büttner y la catedral a Pedro Benoit en colaboración con Meyer.

El museo, biblioteca y archivo general fue encargado al arquitecto Enrique Aberg, con quien colaboró el arquitecto Heynemann. Todas estas obras comenzaron entre 1883 y 1885.

Otros muchos edificios singulares fueron confiados al Departamento de Ingenieros: el cuartel de policía y bomberos, la cárcel, el Ministerio de Hacienda, el observatorio astronómico, el Monte de Piedad y Caja de Ahorros, el hospital, el cementerio y el edificio para el propio Departamento de Ingenieros. Fueron efectivamente proyectados la mayor parte bajo la responsabilidad de Benoit y las obras iniciadas poco después.

En relación con el concurso, conviene hacer alguna observación que permita comprender mejor la forma en que se desarrolló el proceso de concepción de la ciudad.

La fecha de convocatoria del mismo coincide prácticamente, como ya dijimos, con la de encargo de los planos de la ciudad, y también con la del encargo de estudiar su emplazamiento. Quiere esto decir que se estaban pidiendo unos proyectos de edificios para una ciudad desconocida. Por eso, en las bases del concurso se fijan unas condiciones genéricas de emplazamiento y dimensión, que serán rectificadas después en la realización de los edificios, cuando ya se conozca la traza de la ciudad: «cada uno de los edificios mencionados será levantado en un terreno de forma cuadrada, de 100 metros por costado, completamente llano y rodeado de calles de 20 metros de ancho». En realidad, las manzanas adquirirían otras dimensiones (120 x 120 las más corrientes) y las calles serían de 18 o de 30 metros de ancho (17).

Pero tiene interés señalar este carácter de piezas prediseñadas, intercambiables, de los

(17) Ministerio de Gobierno de la provincia de Buenos Aires: *Documentos referentes a la Comisión del concurso para los edificios públicos de la nueva capital de la provincia*, Buenos Aires, 1882.





edificios singulares, independientes de un emplazamiento definido y, por tanto, de unas condiciones concretas de relaciones ambientales.

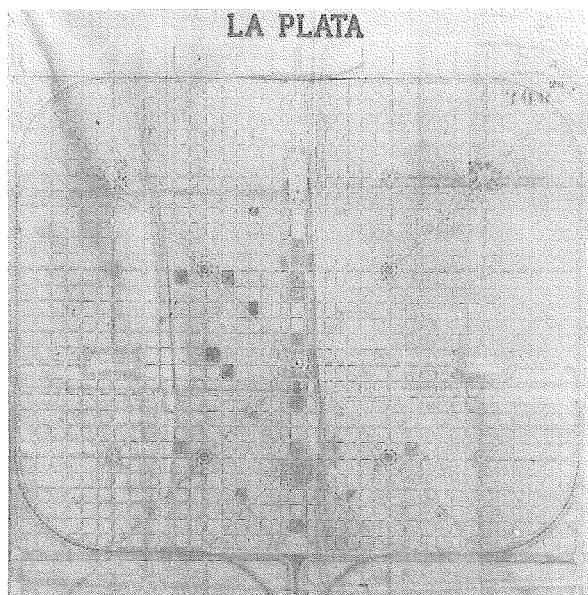
## 8. LA TRAZA DE LA CIUDAD

El proceso de fundación de La Plata, desarrollado con una velocidad y sincronización notables, ha dejado bastantes incógnitas, en parte por la forma un tanto silenciosa en que se llevó dicho proceso por sus propulsores, justificado en la hostilidad o recelo que despertó en otros ámbitos nacionales argentinos.

Entre esas incógnitas está, en primer lugar, la propia traza original de la ciudad, así como el papel y responsabilidad que cupo en su preparación a las diversas personas que parece que intervinieron en ella.

Si bien el plano original permanece desconocido, se conserva la memoria que lo acompañaba y las instrucciones contenidas en el Decreto que mandaba ejecutarlo.

Con ayuda de ese material y de algunos planos antiguos, correspondientes a los primeros tiempos de la ciudad, o incluso previos a la fundación, puede reconstruirse el proceso que dio lugar al plano fundacional, que tampoco se conocía hasta el presente, pero del que hemos hallado una litografía (18).



Uno de los primeros borradores del plano original (anterior a la fundación).

El más antiguo de los planos disponibles es una tela conservada en el Ministerio de Obras Públicas de la provincia. Se trata de uno de los borradores del plano primitivo. En él ya aparecen las ideas fundamentales que se conservaron en la traza definitiva, pero tiene la particularidad de no abarcar el cuadrado com-

pleto, sino que deja una parte del mismo como reserva. Más interés tiene el hecho de que el canal que conducía al puerto se concebía llegando hasta la propia ciudad, a continuación del eje central representativo, rematando en un muelle que daba acceso a dicho eje monumental.

Si se compara este borrador con la descripción que se hace de la ciudad en la memoria descriptiva del primer plan, aprobado en junio de 1882, se deduce que dicho plan debió ser bastante parecido a este borrador (19).

Un segundo plano, de interés para la comprensión del proceso, se encuentra en un archivo privado y se refiere a la ciudad y a un amplio egido compuesto de quintas y de chacras. La planta de la ciudad aparece aquí desarrollada sobre el cuadrado completo, apareciendo el egido como una enorme trama dispuesta en perfecta continuación con la traza de la ciudad, por prolongación de las avenidas, es decir, creando una retícula exterior cuyo módulo corresponde a seis manzanas de la ciudad.

En este momento conviene aludir a la presencia del bosque existente en aquellos momentos, al que no hace referencia alguna la memoria descriptiva del plano primitivo. El Decreto aprobatorio de dicho plano estipulaba claramente que dicho terreno sería destinado a paseo público mediante las mejoras y alteraciones necesarias. Y tratado ya como parque aparece dibujado en este segundo plano que estamos comentado, y que resulta ya casi totalmente coincidente con los más conocidos y posteriores a la fundación. El plano fundacional que hemos hallado es muy parecido al que se recogió en la *Reseña Estadística* publicada en 1885 por el doctor Coni, que aparece acompañado de una explicación escrita por Pedro Benoit; sólo difieren en pequeños detalles (18).

Como ya señalamos anteriormente, la traza de La Plata y su ejecución fue obra del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires. Su plantel técnico y profesional era notable, llegando a alcanzar un número superior a los cien técnicos, entre los que se contaban muchos de los más distinguidos ingenieros y arquitectos argentinos o extranjeros residentes en el país, algunos de los cuales fueron traídos especialmente de Europa a este efecto (20).

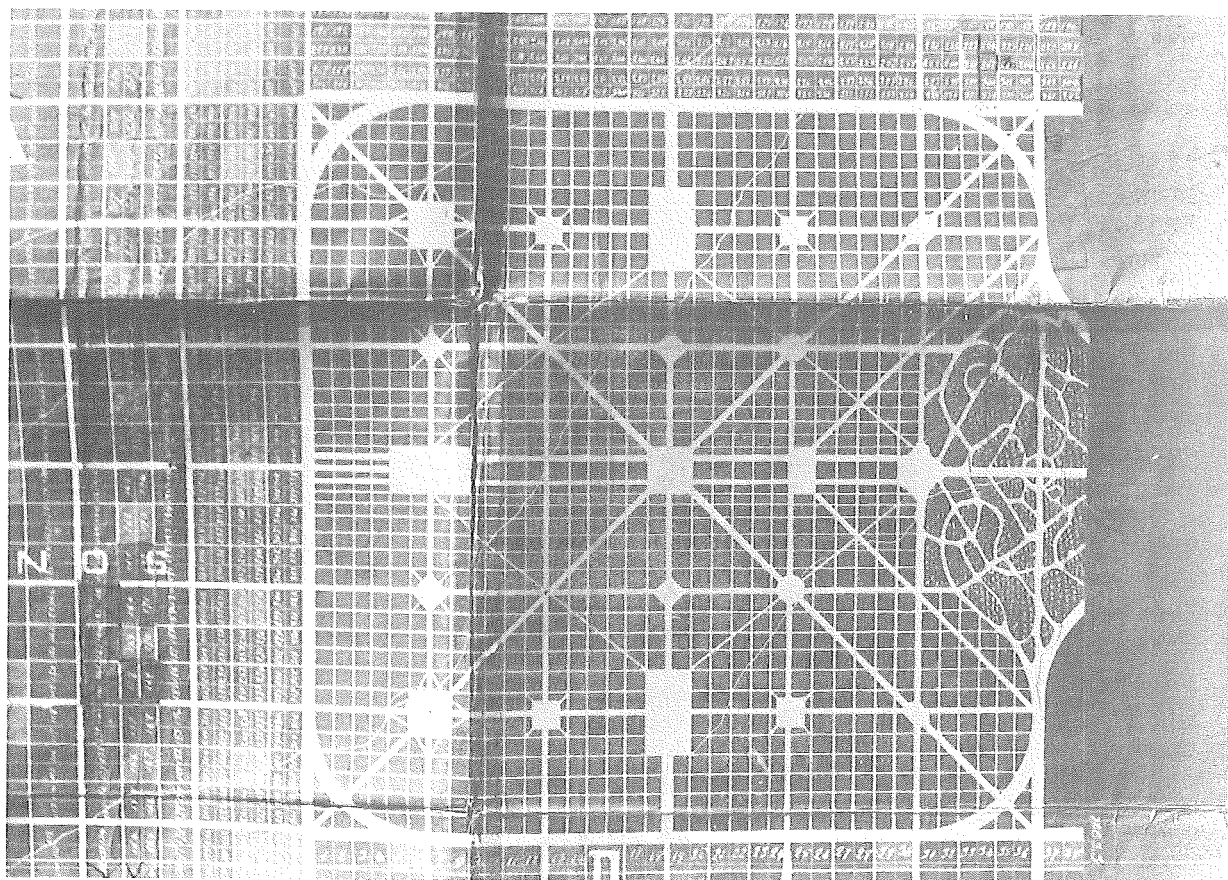
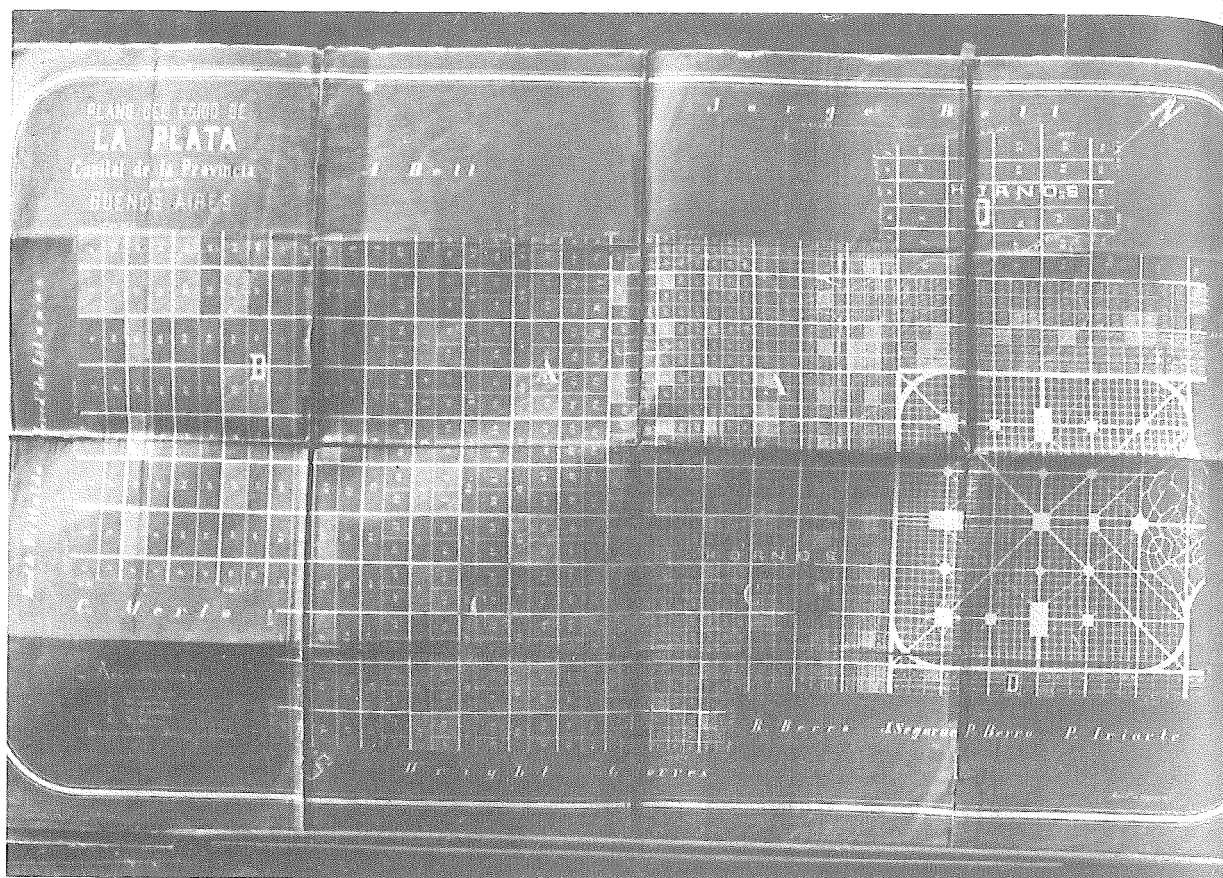
Entre ellos destaca, por la amplitud y continuidad en su participación, el ingeniero civil Pedro Benoit, que en el momento de la fundación de la ciudad era vocal arquitecto de la Sección de Obras Públicas de dicho Departamento, habiendo desempeñado diversas tareas

(18) Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata: *La Plata como ciudad nueva: historia, forma, estructura*. Parte primera: «Morfología urbana platense». Documento de avance número 1: «Macromorfología urbana platense», Ramos, La Plata, 1980.

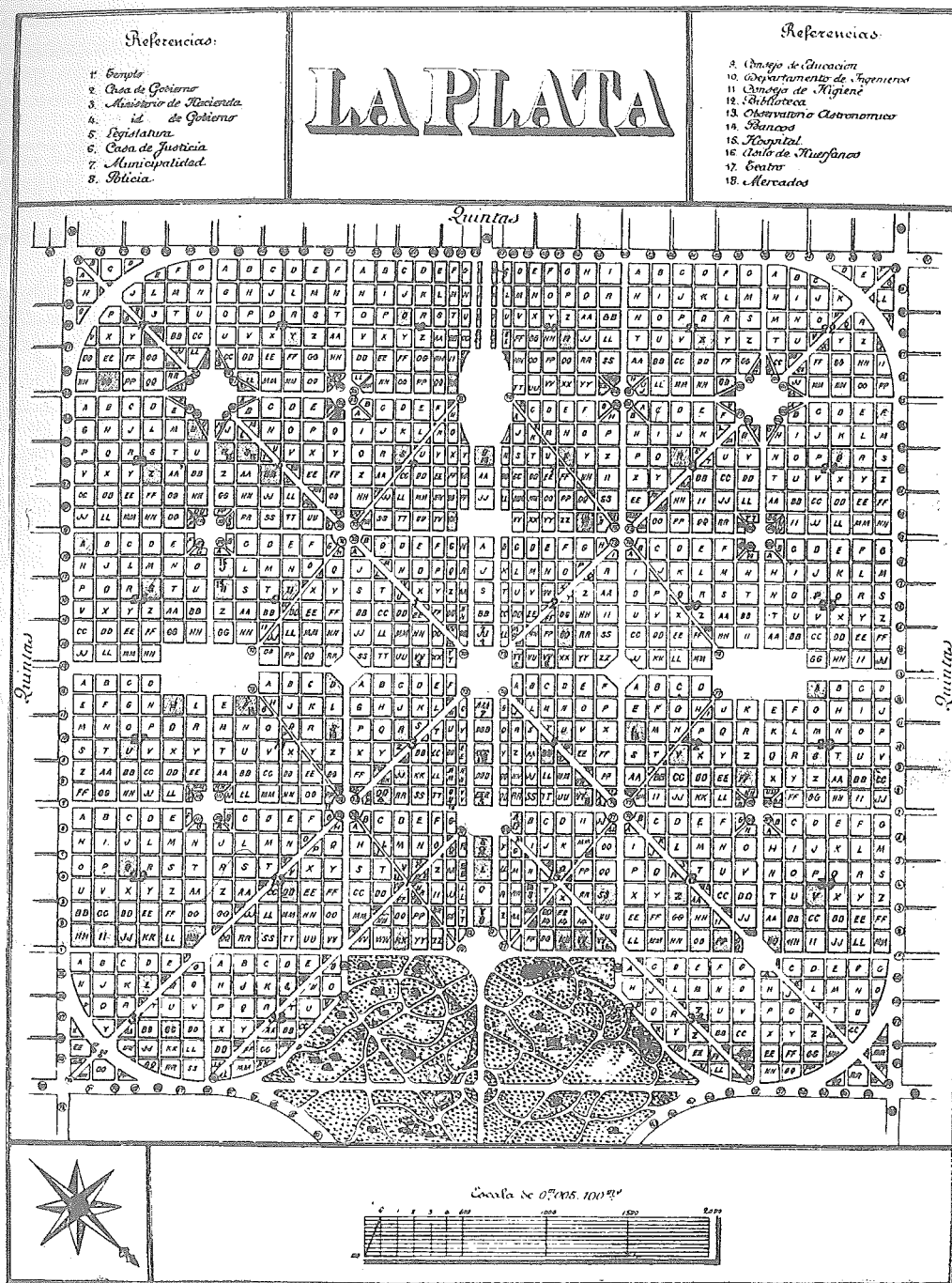
(19) Julio A. Morosi, con la colaboración de Ricardo P. Prati: «Algunos aspectos arquitectónicos y urbanísticos en los orígenes de La Plata. I. La faceta urbanística», en *Revista de la Universidad de La Plata*, número 26, La Plata, 1979.

(20) Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. Comisión designada por Decreto de 28 de noviembre de 1932: *Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata*, La Plata, 1935.





Plano de la ciudad y el egido, de fecha anterior pero muy próxima a la fundación.



Plano fundacional (1882).

y cargos de importancia. A él se atribuye la principal responsabilidad en el diseño de la traza (21). El plano con que la ciudad fue presentada a la Exposición Universal de París en 1889 por el Departamento de Ingenieros de la provincia así lo corrobora.

Benoit (1836-1897) fue una de las figuras más destacadas de la arquitectura argentina de la segunda mitad del siglo XIX por la cantidad y variedad de sus obras. Era hijo de un arquitecto francés que, incorporado tempranamente al Departamento de Ingenieros, había contri-

buido poderosamente a la introducción de la influencia europea en la arquitectura argentina y especialmente del neoclasicismo francés.

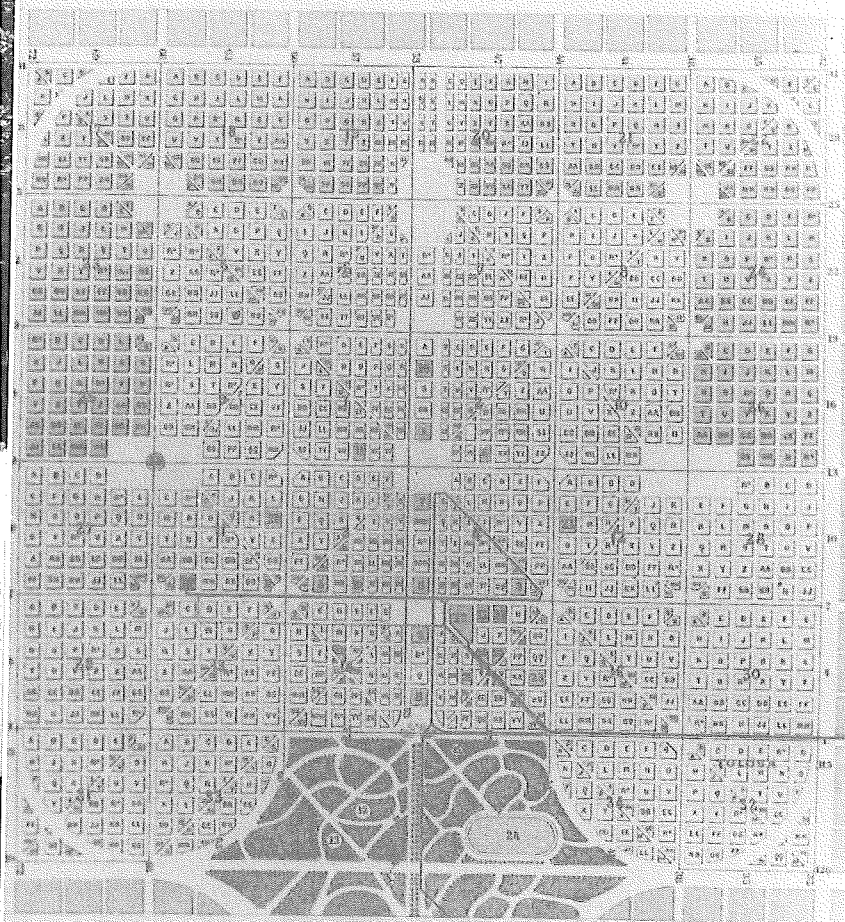
Con título de agrimensor inicialmente y de ingeniero civil después, Benoit realizó un increíble número de trabajos de ingeniería, de arquitectura y de urbanismo, siendo designado en 1882 como director ejecutivo de las obras de la nueva capital. En 1886 fue ascendido a vicepresidente del Departamento de Ingenieros, del que se retiró en 1889. De 1893 a 1894 fue intendente municipal (alcalde) de La Plata. Además de su participación decisiva en el trazado general de la ciudad, fue autor de numerosos edificios singulares, entre ellos el nuevo Departamento de Ingenieros, la casa de la Po-

(21) Horacio J. Pando: «Los Benoit: dos generaciones de arquitectos», *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, núm. 18, Buenos Aires, 1965.



# LA PLATA

CAPITAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

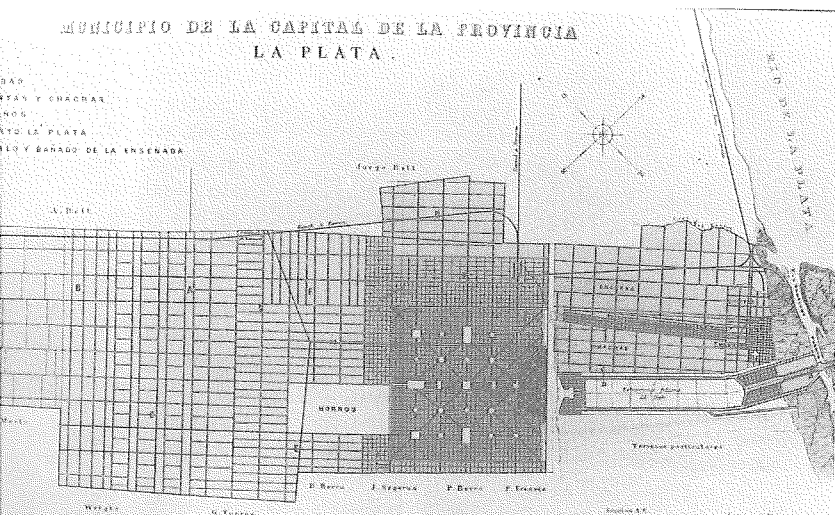


## REFERENCIAS

- |                        |   |                                  |
|------------------------|---|----------------------------------|
| Catedral (a contrain)  | 10. Departamento de Ingenieros                      | 19. Estacion Central del Tramway |
| Palacio de Gobierno    | 11. Consejo de Higiene y Vacuna (a paje)            | 20. Capilla San Ponciano         |
| Ministerio de Hacienda | 12. Museo General y Biblioteca                      | 21. Mercados                     |
| Ministerio de Gobierno | 13. Observatorio Astronómico                        | 22. Escuelas                     |
| Legislatura            | 14. Banco de la Provincia                           | 23. Maquinas de la Luz Electrica |
| Palacio de Justicia    | 15. Banco Hipotecario                               | 24. Hipódromo                    |
| Municipalidad          | 16. Colegio Provincial                              | 25. Chalet del Gobernador        |
| Policia                | 17. Ferro-Carril de la Provincia (Estacion Central) | 26. Reservas                     |
| Consejo de Educacion   | 18. Pozo y bombas de las Aguas Corrientes           | Tramway                          |

Plano de la ciudad, contenido en la Reseña Estadística y Descriptiva de 1885.

Plano de la ciudad, el puerto y el egido, contenido en la Reseña Estadística y Descriptiva de 1885.



licia, el observatorio astronómico, el hospital y la catedral.

La descripción de la traza que hizo Benoit en la Reseña Estadística y Descriptiva de 1885 es la siguiente:

«El perímetro de la ciudad es un cuadrado perfecto, limitado por un bulevar de circunvalación de 100 metros de ancho que encierra una superficie de una legua cuadrada (véase el plano de la ciudad).

La forma general de las manzanas está representada por cuadrados de 120 metros por costado, habiéndose dividido la ciudad en el centro por dos bulevares de 30 metros de ancho.

Entre estos dos bulevares se hicieron manzanas de 120 metros por costado y de cada lado de éstos se proyectaron otras que empezando por 60 metros de ancho por 120 de fondo aumentan progresivamente de 10 en 10 metros hasta tener la forma general de 120 metros por costado. Esta división se hizo teniendo en vista la aglomeración de la población y el mayor movimiento que existiría en esa parte central.

Diagonales.—Se proyectaron dos diagonales de 30 metros que cortan de un extremo a otro la ciudad y seis diagonales más que unen entre sí las plazas principales y los grandes parques.

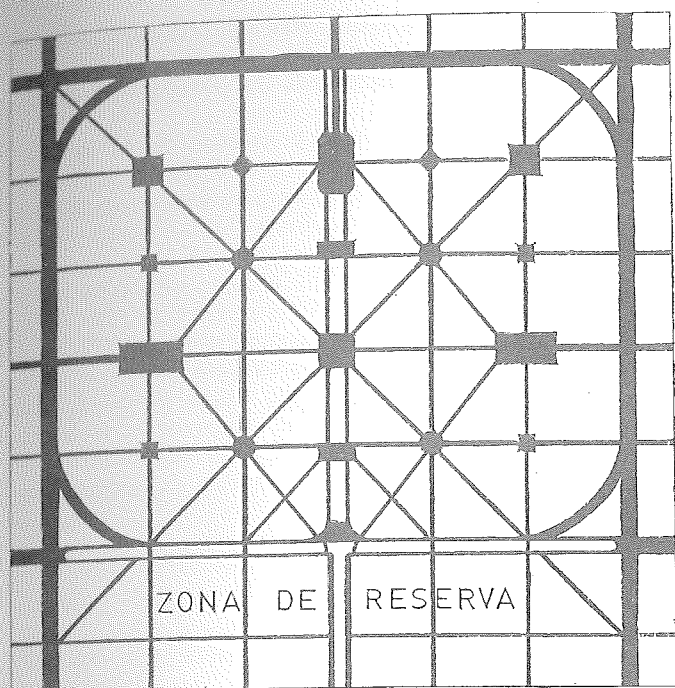
Plazas.—Se han proyectado veintitrés plazas, inclusive los parques. Sus formas son diversas y sus superficies varían desde una hasta ocho manzanas.

Edificios públicos.—En las manzanas comprendidas entre dos bulevares del centro fueron reservados terrenos para la construcción de varios edificios públicos, distribuidos sistemáticamente, para que al mismo tiempo que con los demás proyectados en los bulevares que cortan perpendicularmente a éstos se distribuya la población en varias direcciones, evitando así la aglomeración de edificios en un mismo punto, lo que a no dudarlo habría perjudicado el adelanto de la capital.

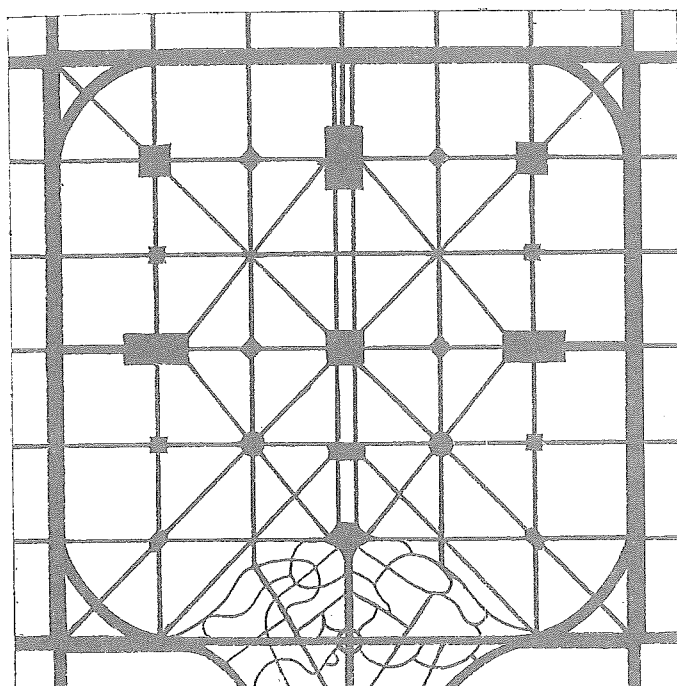
Consideraciones que presidieron a la confección del plano de la ciudad.—Teniendo en cuenta el resultado práctico de las calles de Buenos Aires y de todas las ciudades y pueblos de la provincia, se fijó un ancho de 18 metros de muro a muro, calculando una vereda de 2 ½ metros y quedando por consiguiente 13 metros libres para la circulación de los rodados. En las calles centrales de la capital de la República, los vehículos no disponen más que de 6 ½ metros; por consiguiente, en este sentido la capital de la provincia ofrece un ancho doble.

Bulevares.—Se tomó en consideración el ancho de los bulevares de Buenos Aires decretado por el gobierno de Rivadavia en el año 1827, que determinaba el establecimiento de aquéllos con 30 varas de ancho, cada cuatro cuadras, partiendo de las calles de Callao y Entre Ríos hacia el Oeste.

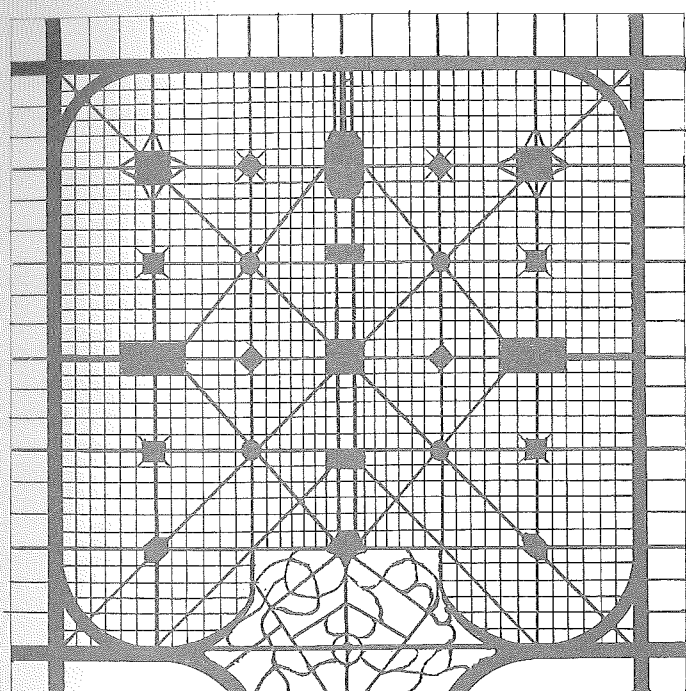
Habiéndose aceptado en la República el sistema métrico decimal, se creyó más convenient-



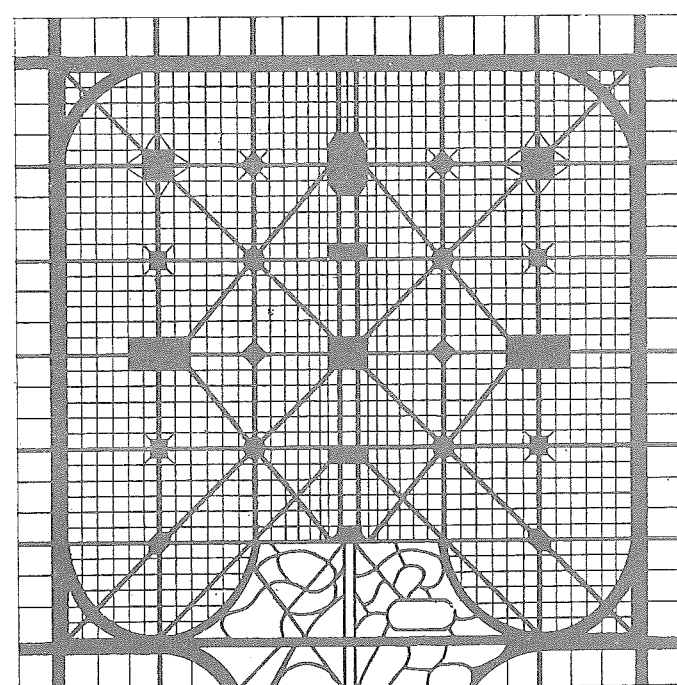
Esquema correspondiente al plano primitivo de la ciudad de La Plata de la página 25.



Esquema correspondiente a la ciudad de La Plata según el plano de la página 26.



Esquema del plano fundacional de la página 27.



Esquema correspondiente a la ciudad de La Plata según el plano de la figura superior de la página 28.



**La Plata:**  
Espacio  
urbano  
singular

te dar a los bulevares de esta ciudad un ancho de 30 metros de muro a muro con una vereda de 4 metros, quedando por tanto una superficie libre para rodados de 22 metros, dimensión que permitía hacer un plantío de árboles en el centro. Debe advertirse también que dicha dimensión ha sido aceptada por las principales capitales europeas.

Se establecieron bulevares cada seis manza-

nas, quedando una superficie entre ellos de 36 de aquéllas, que forman una sección divisible si se quiere en cuatro cuarteles, de nueve cada uno» (22).

(22) Emilio R. Coni: *Reseña estadística y descriptiva de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires*, Ministerio de Gobierno, Buenos Aires, 1885.



La Plata:  
Espacio  
urbano  
singular

## 9. LA FUNDACION Y LA CONSTRUCCION DE LA CIUDAD

Cumplido el proceso de gestación del proyecto de la nueva capital, llegó el momento de llevarla a la realidad. El gobernador Rocha, ya lo hemos visto, deseaba poner en marcha cuanto antes la ejecución de la ciudad, para garantizar su continuidad antes de que terminase su mandato de tres años.

El acto de la fundación solemne fue preparado por Rocha con una gran intención política, para resaltar que con aquella ceremonia se cerraba definitivamente una época de discordias y se sellaba la concordia y reconciliación entre las ideas y los intereses que se habían venido manifestando contrapuestos a través de la historia argentina.

La realidad no respondió totalmente a esos deseos, ya que ni el Presidente ni el Vicepresidente de la nación asistieron, por más que aparezcan en la litografía que conmemoró el hecho, trucada por orden del propio Rocha.

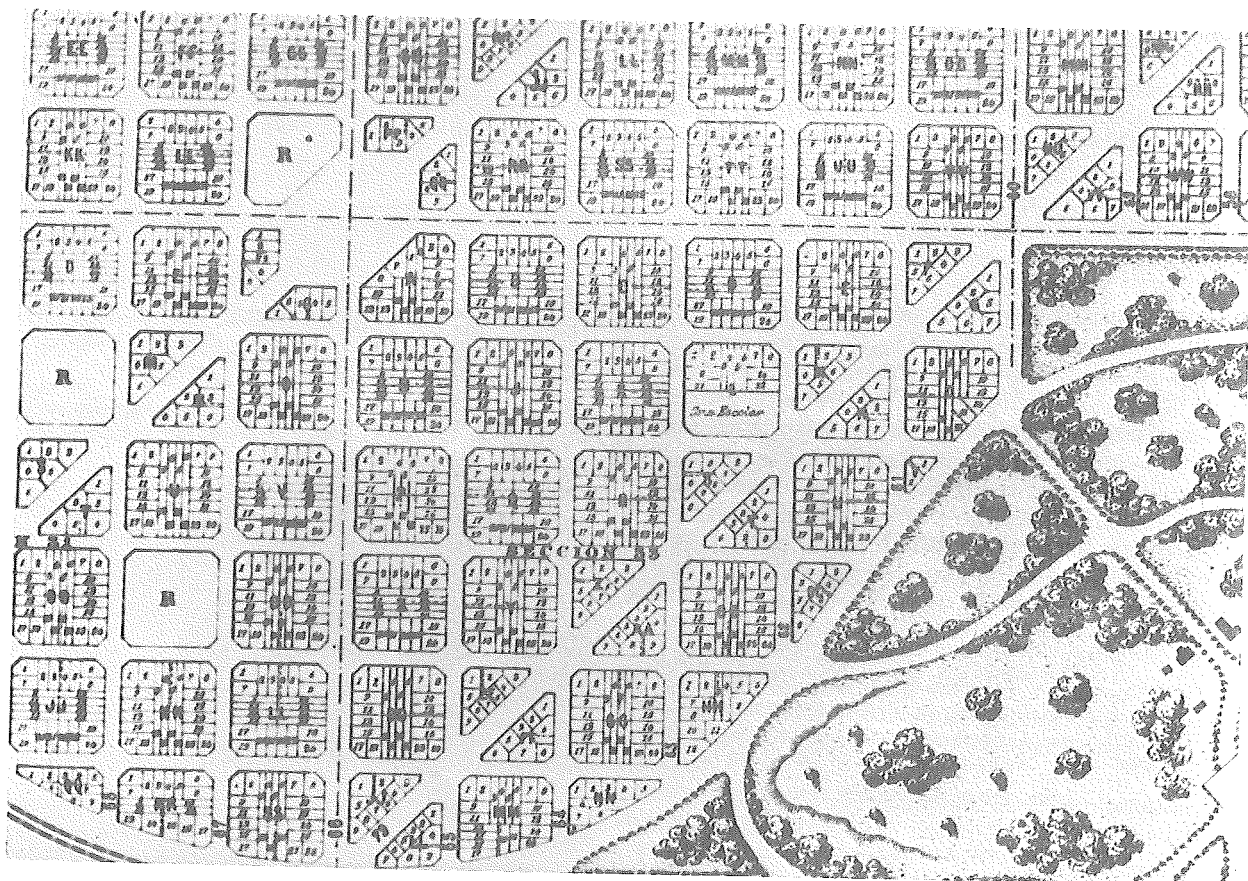
El acto fue deslucido por el clima y por dificultades de organización y ridiculizado con saña por la prensa de Buenos Aires, pero la ciudad quedó efectivamente en marcha a partir de aquel caluroso domingo 19 de noviembre de 1882. Muy pocos asistentes creerían sin duda que aquel fragmento de pampa iba, tan sólo en año y medio, a convertirse en una realidad urbana de suficiente entidad como para que el 15 de abril de 1884 se pudiesen instalar en ella las autoridades provinciales encabezadas por

el propio gobernador. Así, cuando éste entregó el gobierno a su amigo y continuador Carlos D'Amico, veía asegurada la pervivencia de su obra (23).

Para favorecer el crecimiento de la ciudad, se dictaron leyes estimulantes. Todos los legisladores, funcionarios, empleados, pensionistas y jubilados de la provincia debían residir obligatoriamente en la nueva capital. Otra ley daba facilidades y exenciones. En los primeros tiempos, dada la escasez de materiales de construcción, hubo de recurrirse a la arquitectura de madera y chapa, a veces provisional, contrayéndose la adquisición de casas prefabricadas en Estados Unidos, que empezaron a llegar en 1884. Las primeras normas reguladoras de la edificación fueron emanadas del propio gobernador, determinando el radio en que podrían instalarse establecimientos insalubres y hornos cerámicos. Hasta 1890, en que hubo el primer intendente (alcalde), la ciudad se gobernó a través de un comisionado del Poder Ejecutivo y una comisión que atendía al cuidado de la higiene y vías públicas, consultando con el Poder Ejecutivo, de quien dependía, para el dictado de ordenanzas. La comisión asumió también la vigilancia de las construcciones particulares y otras de carácter típicamente municipal (24).

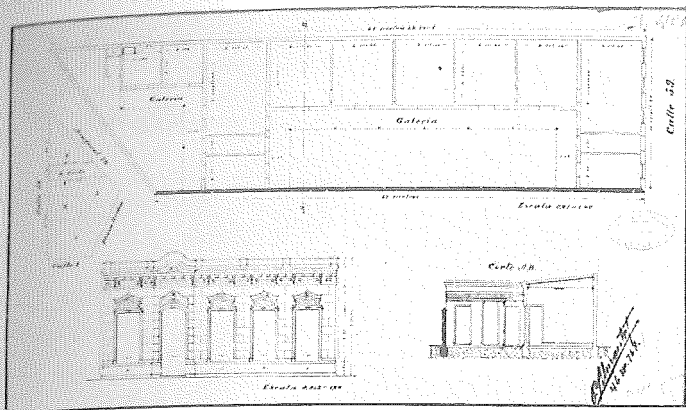
(23) José María Prado: «El espíritu conciliador de Dardo Rocha y la litografía de la Fundación», diario *El Día*, 19-XI-1961, La Plata.

(24) Carlos D'Amico: *Siete años en el Gobierno de la provincia de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1895.

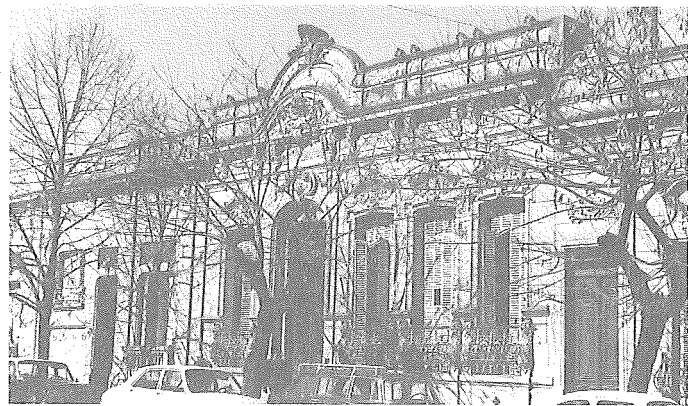


Este plano muestra las formas adoptadas para la división de las manzanas.

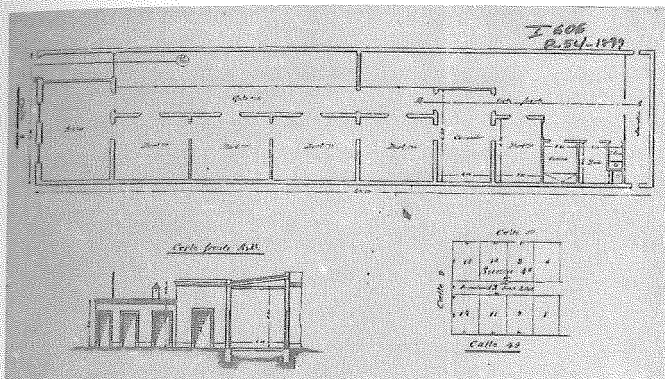




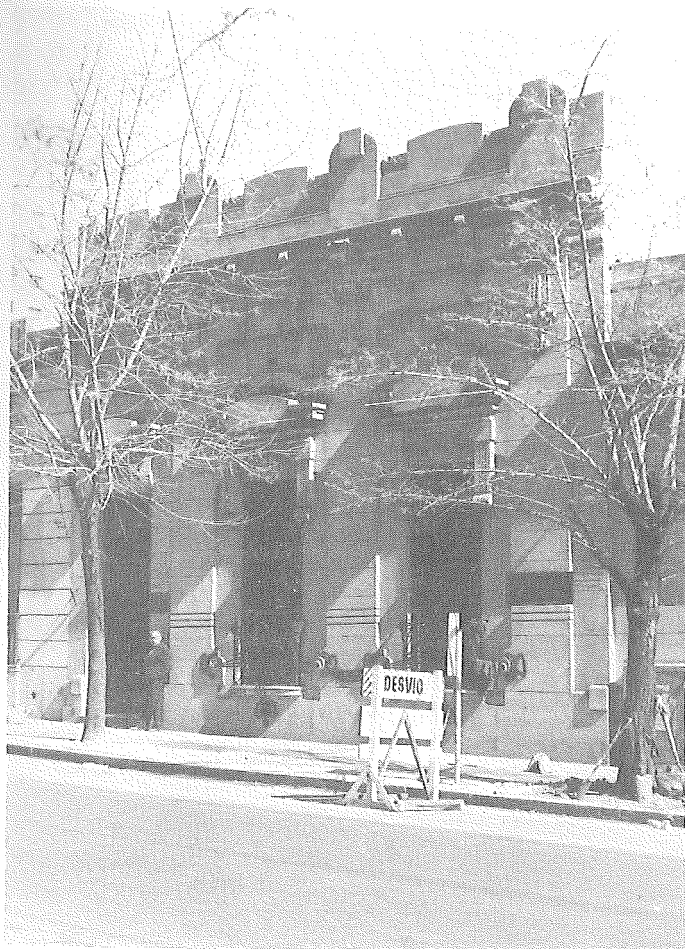
Plano correspondiente a la vivienda de la Calle 59 (1907).



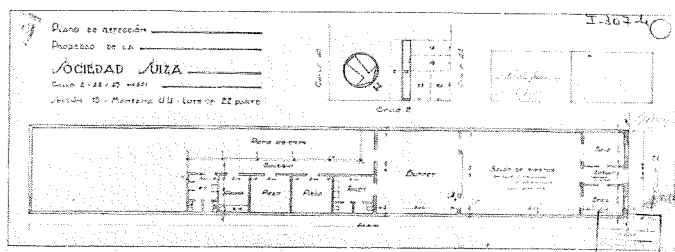
Vivienda en la Calle 59. Estado actual.



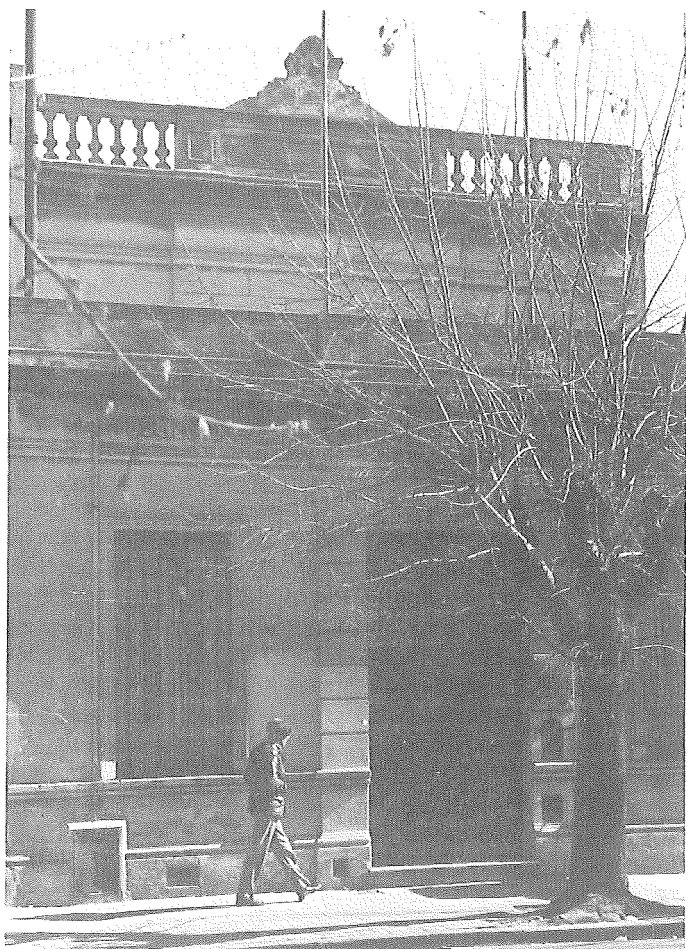
Plano correspondiente a la vivienda de la Calle 9 (1899).



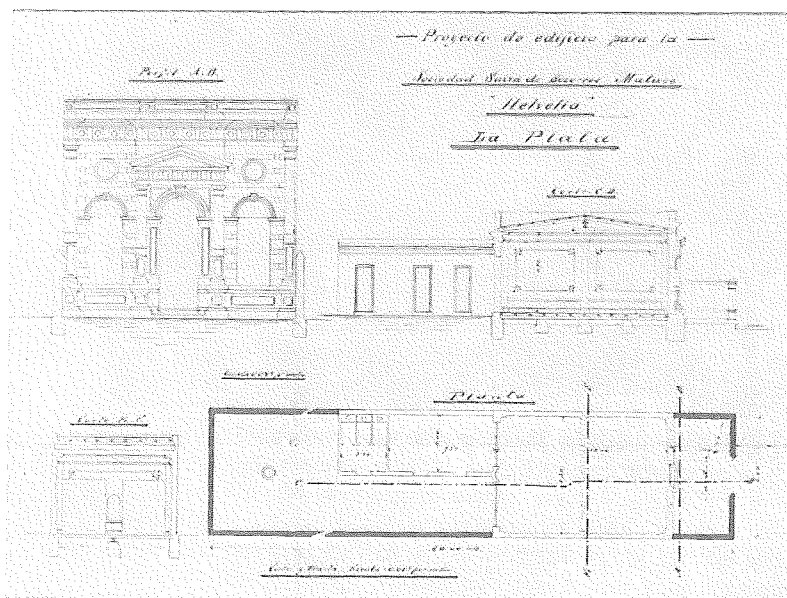
Vivienda en la Calle 9. Estado actual.



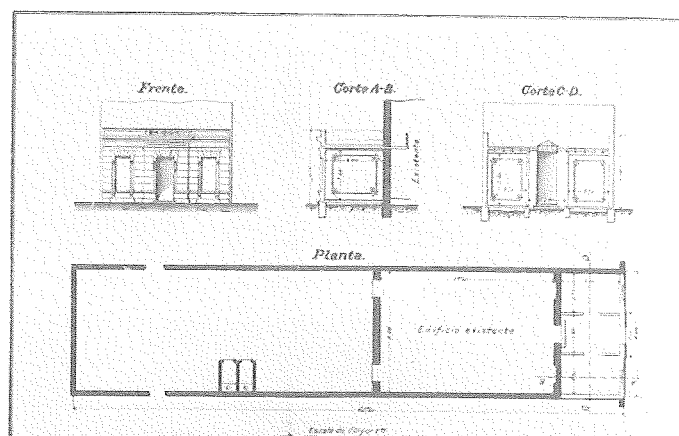
Plano correspondiente a la Sociedad Suiza (1895).



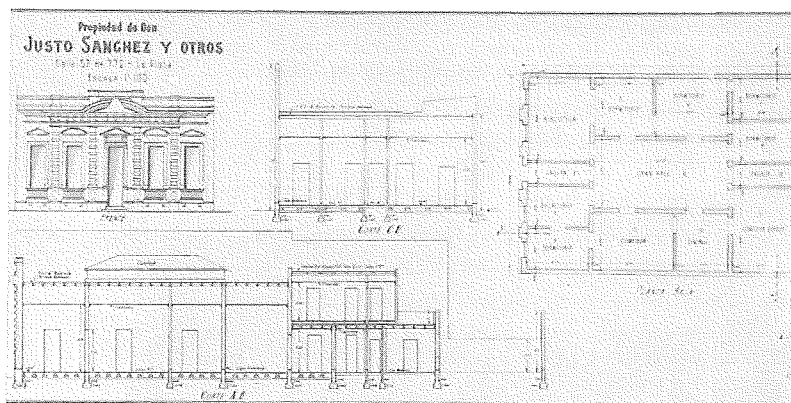
Casa de la Sociedad Suiza. Estado actual.



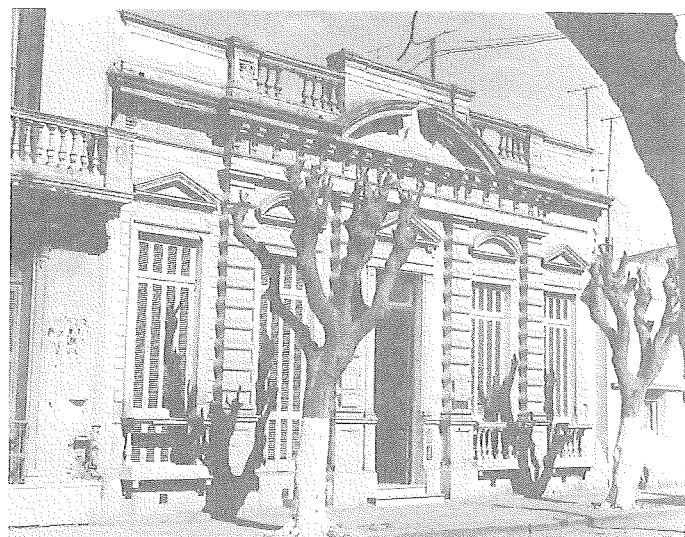
Plano correspondiente a la Sociedad Suiza.  
Fachada inicial (1894).



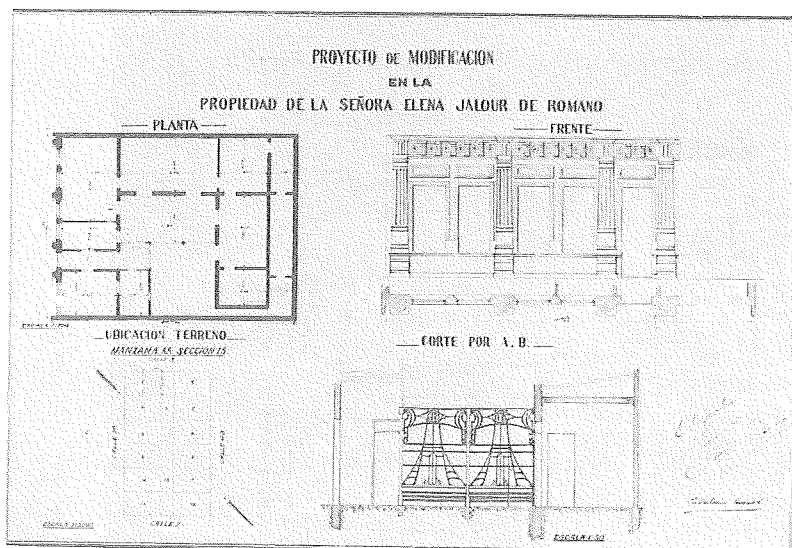
Plano correspondiente a la Sociedad Suiza. Elemento adicional  
ante la fachada inicial (1898).



Plano correspondiente a la vivienda de la Calle 57 (década 1880).  
Redibujado en 1966.



Vivienda en la Calle 57. Estado actual.

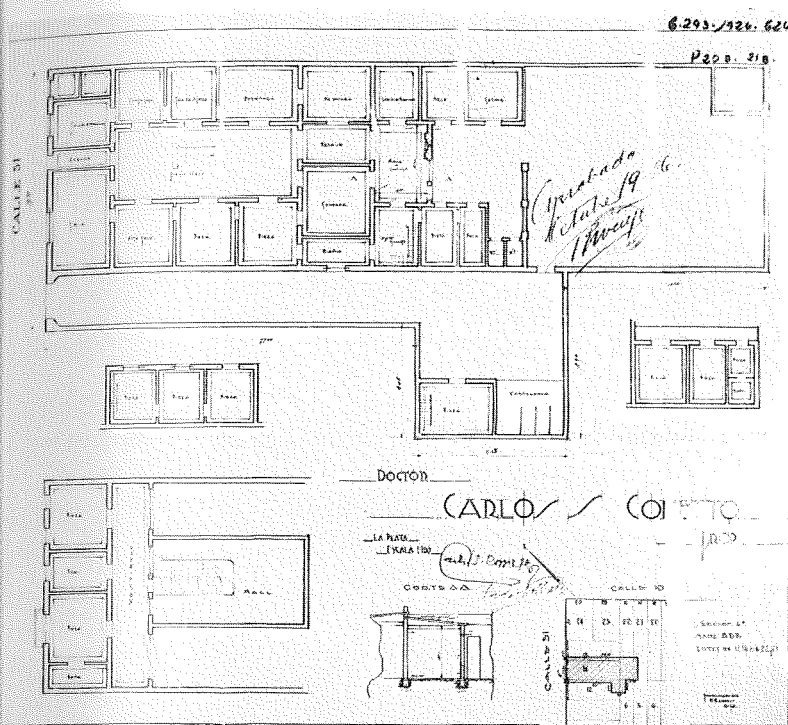


Plano correspondiente a la Casa Yalour. Reforma de 1911.



Casa Romano Yalour, Calle 3 (1904). Estado actual.





Plano de la Casa Cometto. Redibujado en 1926.



Casa Cometto, Calle 51 (década 1910). Estado actual.

Pero dada la ausencia de una normativa clara para el desarrollo de la edificación, adquiere gran valor el conjunto de disposiciones relativas a la subdivisión de las manzanas en parcelas edificables, ya que en esa subdivisión se encuentra la explicación de una parte importante de la forma de desarrollo de la ciudad.

En la memoria descriptiva de Benoit, que ya hemos citado, se dice que «para fijar la dimensión de las manzanas, que en su mayor parte son de ciento veinte metros, la Oficina ha tenido en vista de ellas tengan una fácil división métrica, cuyo menor valor sea de diez metros de frente por sesenta de fondo». Se optaba, pues, por una subdivisión que macizaba la manzana, sin dejar espacios centrales en las mismas, organizando la disposición de las parcelas de modo que diesen frente a los cuatro costados de la manzana.

Dentro de cada parcela (o lote), de 600 metros cuadrados, se construía en libertad. La tónica inicial fue la vivienda de una o dos plantas, con atrio o medio atrio entre medianerías. La relación entre espacio edificado y libre en cada parcela rara vez excedía en esos primeros años la proporción 1:1. Hacia el exterior, las manzanas aparecían continuas y cerradas, por yuxtaposición de estas casas, con fachadas de fuerte predominio horizontal.

Vemos, pues, que no existía una normativa que determinase lo que se podía hacer en cada parcela. Por eso, más adelante la construcción se orientará de otra forma y se desvirtuará la inicial concepción de la ciudad cuando se empiece a producir el desbordamiento en altura.

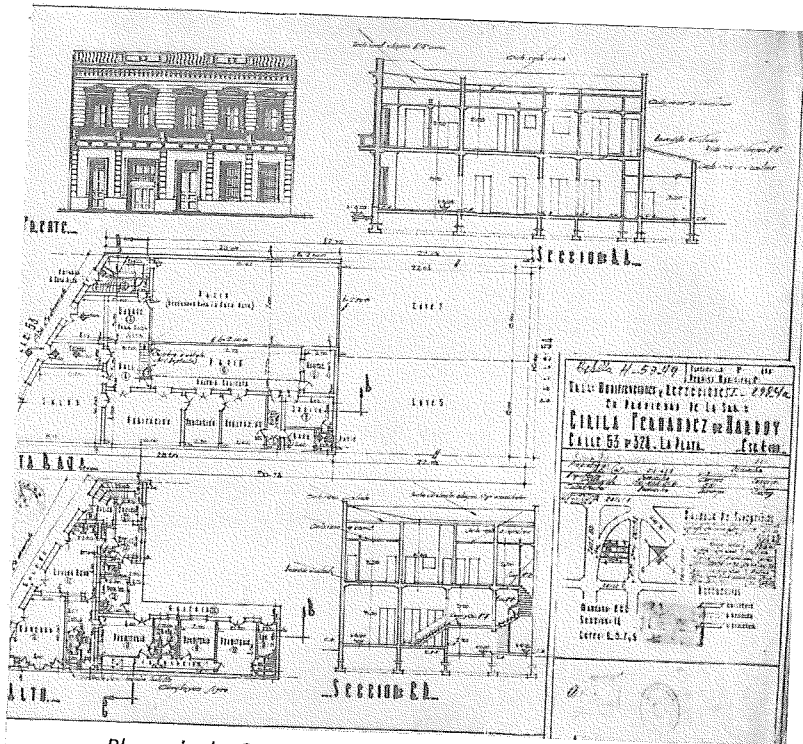
Desde el punto de vista del desarrollo espacial, se puede señalar que los primeros pobladores platenses se situaron en las proximidades de Tolosa y de la línea de ferrocarril, que pronto uniría su estación con el centro del cuadrado. La ciudad creció luego a partir de ese núcleo inicial, quedando casi completa la edificación del cuadrado en la década de los años 30.

Ya dijimos que inicialmente la ciudad se concebía con una entrada acuática. Un canal comunicaba el puerto exterior con un amplio muelle que daba acceso al propio centro cívico.

Esta idea no prosperó en la realidad, quizá porque se prefirió salvar el bosque existente. No obstante, la vinculación del puerto y la ciudad no se abandonó, ya que había sido una de las razones de su emplazamiento. El proyecto y la construcción del puerto fue otra de las tareas simultáneas que se abordaron desde el primer momento. Para ello se contrató al ingeniero Waldorp, iniciándose las obras en 1883. En poco más de seis años estuvieron acabadas, inaugurándose en 1890. El gran «dock» es una dársena de 1275 metros de longitud por 140 de ancho, con 2.450 metros de muro de atraque.

Como ya dijimos, existía una comunicación férrea entre Buenos Aires y la Ensenada desde 1872. Con motivo de la fundación de la ciudad, se tendió otra línea de Ensenada a Tolosa. Aquí estuvo, pues, la primera estación ter-

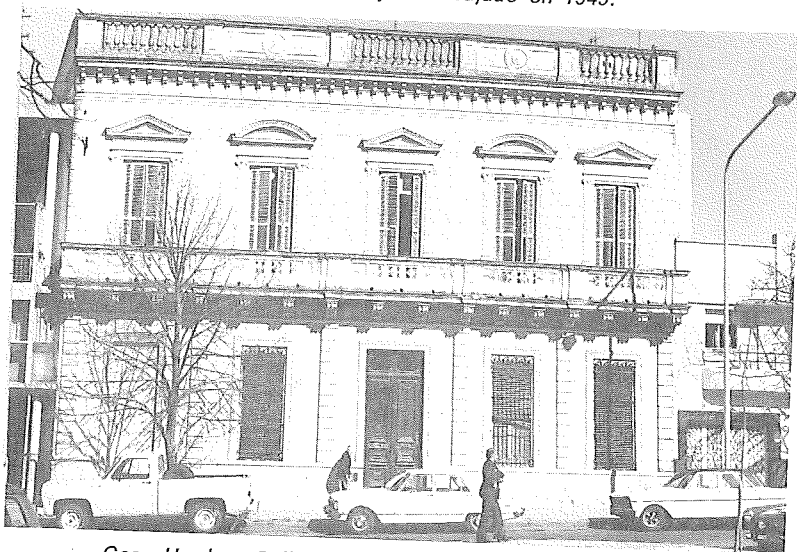




Plano de la Casa Hardoy. Redibujado en 1949.



Plano del puerto (1883).



Casa Hardoy, Calle 53 (década 1880). Estado actual.



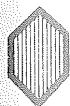
Puerto La Plata. Vista del Gran Dock Central.



Viviendas modestas (conventillos) en dos plantas. Calle 16 (1888). Estado actual.



Puerto La Plata. Estación Dock Central.



**La Plata:  
Espacio  
urbano  
singular**

minal de La Plata. La aparición de la ciudad provocó la construcción de una nueva línea, Haedo-La Plata, que quedó terminada en 1886. La red se completó en años siguientes con diversos ramales y con la construcción de las estaciones.

Las primeras industrias que se instalaron en la ciudad, con excepción de los establecimientos relacionados con la salazón de la carne, fueron los hornos de cerámicas para la construcción de la ciudad. El censo de marzo de 1884 registra ya la existencia de treinta y dos, y el de noviembre del mismo año contabiliza sesenta y uno. A medida que se fue desarrollando la ciudad fueron desapareciendo. En 1909 quedaban sólo quince y hoy prácticamente no existen.

Las grandes industrias tardaron en aparecer. En un principio hubo sólo pequeñas artesanías. Pero una vez iniciada la construcción

es hoy un conjunto de primera importancia nacional (25).

## 10. LOS AÑOS DE ESPLENDOR Y EL DECLIVE

En los momentos de florecimiento económico del país, el puerto de La Plata llegó a controlar el 80 por 100 de la carne que se exportaba al mundo. Pero ya entonces ese puerto, que había sido concebido como inseparable apoyo de la ciudad, había pasado a depender de la nación en 1904. Lo mismo pasó en 1905 con la universidad, otra de las grandes aspiraciones autónomas de la provincia. Por lo tanto, hay que destacar en esta interesante historia que si La Plata existe hoy tal como es se debió al fabuloso impulso inicial y a su rápido lanzamiento. Los años de esplendor fueron realmente muy breves, pues a partir de



*Industrias en el puerto.*



del puerto se levantaron en su proximidad las instalaciones de la Compañía de Muelles y Depósitos del Puerto de la Plata, destinadas sobre todo a las operaciones con cereales.

Ya vimos que en aquellas zonas existía el antecedente de los saladeros de carne antes de la construcción de la capital y del puerto. Entonces fueron reemplazados por frigoríficos. El primero se inauguró en 1904, The La Plata Cold Storage Company, filial de una firma británica, que después se llamaría Frigorífico Swift, S. A. En 1915 aparece el Frigorífico Armour, S. A. Se consolidaba así, modernizándose, la industria que tenía raíces en el lugar.

Entre ambos frigoríficos, situados al este de la boca del gran «dock» del puerto, llegaron a tener 18.000 obreros y dieron impulso al gran desarrollo de Berisso.

Por otra parte, el complejo industrial se complementaría con la instalación de la refinería de petróleo en 1925 y el astillero años más tarde, dando lugar al germen de lo que

1890, en que la crisis económica se deja sentir en el país, agota los recursos económicos de la provincia, ya muy comprometidos por la magnitud del esfuerzo realizado, a lo que habría que sumar la resistencia creciente de los intereses económicos ligados a Buenos Aires y su puerto.

Así comienza el lento declive. La sensación del fracaso se extiende. Un libro de la época comenta:

«La Plata no tiene ni comercio propio ni industria propia. No hay en ella un tráfico activo que llene sus calles anchas, desiertas, alfombradas de césped sobre el adoquinado. No tendría tampoco habitantes si no fuera por Buenos Aires, de la que dista tan sólo una hora en tren. La Plata constituye un recurso para el exceso de la población atareada y demasiado abundante de la gran capital sudamericana,

(25) William Rögind: *Historia del ferrocarril sudamericano*, Buenos Aires, 1937.



## La Plata: Espacio urbano singular

y es más bien un suburbio, y un suburbio mal situado, que la capital independiente de una de las más ricas provincias argentinas, para cuyo objeto fue fundada. En sólo dos o tres años esta gran ciudad surgió a la orilla del desierto. Fue hija de la fiebre de progreso de la República Argentina, y constituye ahora un monumento magnífico, debido a la falta de previsión que puede asaltar a un pueblo y a su gobierno, trastornados por el repentino aumento de su riqueza» (26).

Sin embargo, la ciudad de La Plata estaba alzada y había atravesado por una época de esplendor y vitalidad que le había asegurado ya un lugar de privilegio en el país y un renombre que trascendía las fronteras. En 1889 se la exhibió como ejemplo en la Exposición de París y José Martí comenta con tal motivo: «... De relieve está allí la ciudad modelo de La Plata, que apareció de pronto en el llano silvestre, con ferrocarriles, puertos, cuarenta mil habitantes y escuelas como palacios» (27).

Quedaba, pues, la ciudad y sus valiosos edificios públicos, no sólo aquellos destinados a alojar la actividad de la Administración pública, sino también a las manifestaciones de la cultura, el culto y la recreación. Porque también había sido objeto de preocupación preferente otros aspectos de la vida cultural y recreativa de la ciudad. El teatro lírico no podía faltar y desde el comienzo mismo se le reservó una manzana de privilegio en el eje de los palacios, entre el Municipio y la Legislatura. Su construcción corrió por cuenta de una sociedad anónima que se denominó del Teatro Argentino y en la que intervinieron los propios habitantes de la nueva ciudad. Dicha sociedad se constituyó el 14 de julio de 1885 y poco después se iniciaban los trabajos sobre el proyecto del arquitecto italiano Leopoldo Rocchi y bajo su dirección.

La sala fue inaugurada oficialmente el 19 de noviembre de 1890 con la representación de la ópera *Otello*, de Verdi, y por ella desfilaron la mayoría de las figuras de renombre de la lírica mundial. Esta hermosa sala, con capacidad para 1.600 personas, fue destruida por un incendio el 18 de octubre de 1977.

También tempranamente se construyó un circo de carreras, el hipódromo del Bosque. En diciembre de 1882 el gobernador decretó la ejecución del mismo y la constitución de una comisión encargada de elegir su emplazamiento, encomendar su proyecto y disponer su erección, previa aprobación por parte del Poder Ejecutivo. El proyecto fue obra del ingeniero Joaquín V. Maqueda, profesional del Departamento de Ingenieros. La construcción se inició a comienzos de 1884 y la primera reunión hípica pudo celebrarse el 14 de septiembre de ese mismo año.

(26) Carlos M. Urien y Enzo Colombo: *Geografía argentina. Estudio histórico, físico, político, social y económico de la República Argentina*, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, Buenos Aires, 1905.

(27) José Martí: *La edad de oro*, Raigal, Buenos Aires, 1953.

A la formación de las características propias de la ciudad contribuyó, además, la infraestructura que se procuró dar a la misma, incluyendo el profuso arbolado de que se la dotó. Se procuraron los mayores adelantos técnicos y de tal modo La Plata fue la primera ciudad argentina proyectada con una infraestructura completa. Gozó del privilegio del primer alumbrado público eléctrico y, además, el de contar desde el comienzo, en su zona céntrica, de pavimentos, agua corriente y servicios de salubridad, aunque estos últimos no pudieron ser ejecutados como estaba proyectado y sólo pudieron concluirse a comienzos de nuestro siglo.

Ello, unido a la forestación completísima de avenidas con ramblas generosas, plazas y calles, dio a la ciudad una apariencia propia, joven y saludable, que caracterizó la ciudad (28).

## 11. EL DESBORDAMIENTO

Ya nos referimos en el apartado 4 de este artículo a los antecedentes que existían en el territorio antes de la fundación de La Plata, y hablamos de la evolución sufrida por el poblado de Ensenada y de la aparición de Berisso y de Tolosa.

El espectacular crecimiento de Berisso, al amparo de los saladeros allí existentes, fuera de todo control por parte del Departamento de Ingenieros de la provincia, se percibe al considerar que en el censo de 1909 aparece con una población de 2.550 habitantes.

También hemos visto cómo repercutió en estas poblaciones la puesta en funcionamiento del puerto de La Plata y cómo se fueron instalando grandes industrias en las primeras décadas del siglo, especialmente los grandes frigoríficos, y cómo la industrialización de la zona culminó con la instalación de la destilería de petróleo en 1925, consolidando la expansión de Berisso y Ensenada.

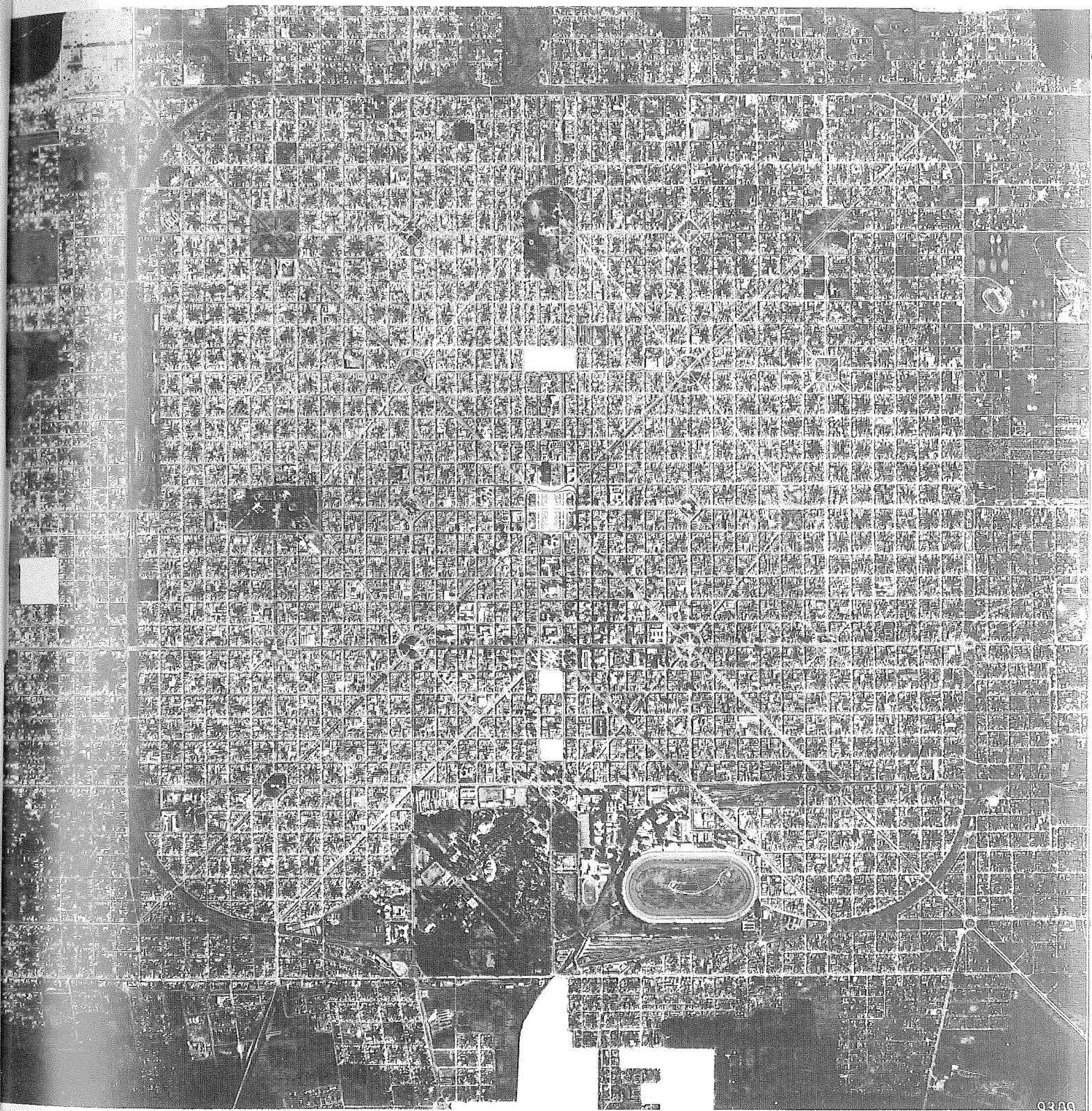
En la década de los años 30 se produce una nueva expansión de la zona loteada junto al casco original de Berisso, en dirección a La Plata, y se desarrolla el barrio YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) al lado de la Ensenada. Un nuevo e importante desarrollo de Berisso ocurre en 1946 con la construcción del «barrio obrero».

El comienzo de la primera época peronista, que provoca un éxodo tremendo de la población rural argentina hacia el conglomerado del Gran Buenos Aires y La Plata, produce un rápido y desordenado crecimiento urbano que da lugar a los primeros desbordamientos serios del casco urbano de La Plata, que hasta entonces no había saltado la vía de circunvalación, excepto en las pequeñas agrupaciones de viviendas, surgidas alrededor de los hornos cerámicos.

Los primeros desbordes y los primeros poblados suburbanos surgieron a lo largo de las líneas férreas que se iban construyendo.

(28) José María Rey: *Tiempos y fama de la ciudad de La Plata*, La Plata, 1957.



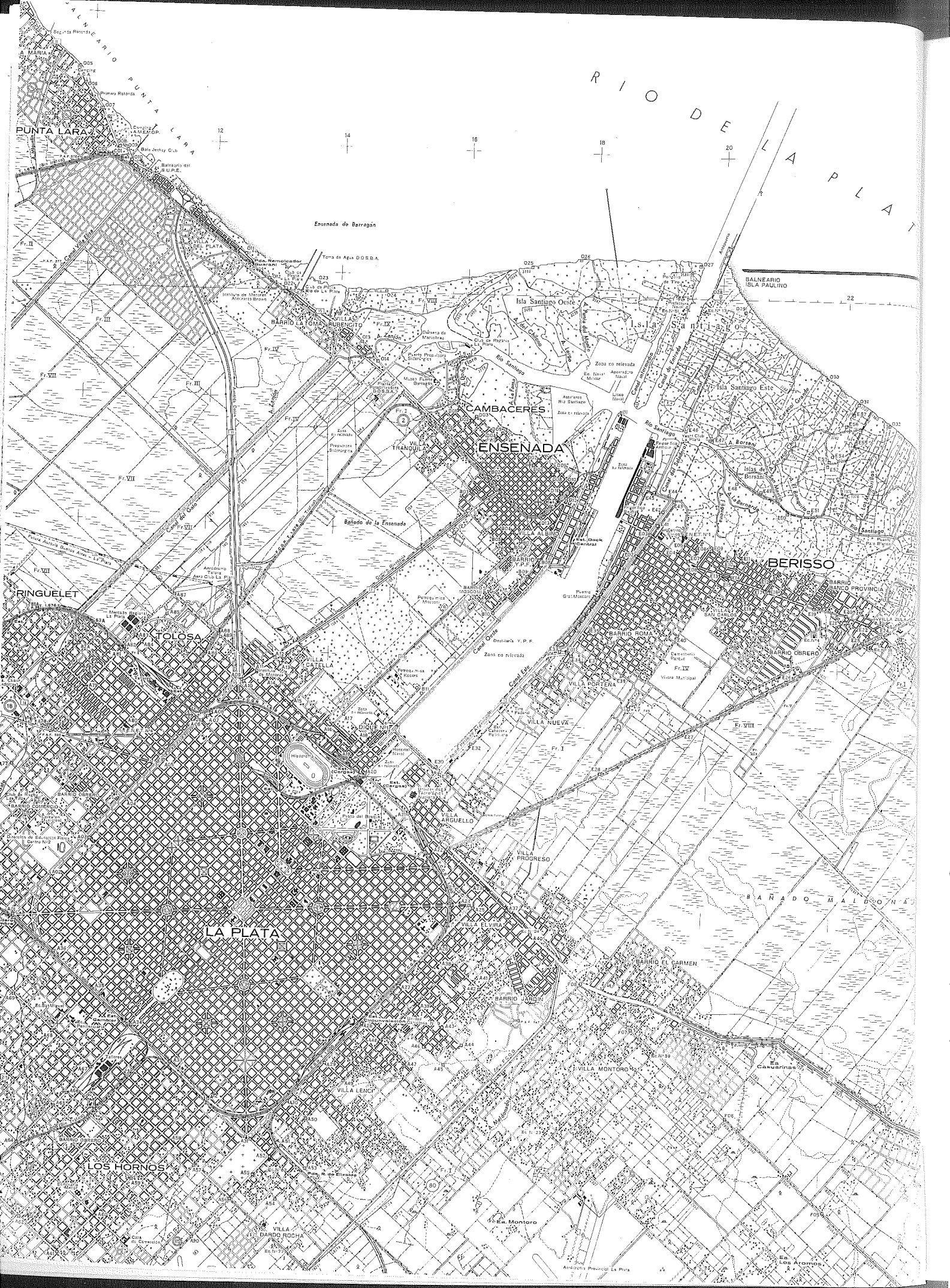


*Fotoplano actual de La Plata.*

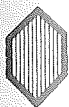
Uno de los primeros núcleos suburbanos que se forma es Villa Elisa, que se desarrolla a partir de 1886, siguiéndole los de Melchor Romero y Abasto en 1889.

Otro pequeño desbordamiento se produce en Tolosa, formándose el pintoresco barrio de Las Mil Casas. Otro tuvo lugar hacia 1890 junto al borde del propio cuadrado, a la altura de las actuales calles 126 y 49.

El crecimiento urbano dentro y fuera del cuadrado continúa a lo largo de las primeras décadas del siglo y hacia 1930 puede considerarse que está completa la edificación de casi todo el casco original de La Plata. Aparte de los núcleos exteriores ya señalados, han aparecido ya también en esa fecha los de City Bell y Gonnet. Tolosa ha adquirido también una mayor extensión, y se han producido nuevos







desbordamientos del cuadrado en continuidad con el cementerio y las estaciones del ferrocarril.

Como decíamos antes, el advenimiento del peronismo, a partir de la segunda guerra mundial, da lugar a un rápido crecimiento que culmina hacia 1950 con un desbordamiento generalizado del casco original, así como con el crecimiento de los núcleos suburbanos a lo largo de carreteras y caminos pavimentados en las décadas de los años 30 y 40. Ello da una formación tentacular, dejando espacios vacíos entre las áreas de extensión, tal como es actualmente el estado de desarrollo de la ciudad. No obstante, la clara ordenación geométrica del egido, que se ha conservado en una gran medida, ha impuesto un orden formal a este desordenado crecimiento, de tal modo que, aunque el perímetro sea irregular y exista esa indefinición en los bordes, hay una apariencia general de racionalidad, especialmente perceptible desde el aire, que contrasta con el aspecto habitual de la mayor parte de las periferias urbanas.

## **12. NORMATIVA REGULADORA**

Una cosa bastante sorprendente en el caso de La Plata, aunque acorde, por otra parte, con lo habitual en aquel momento de su fundación, es la descomposición entre el estudio a que fue sometido su trazado general, e incluso la parcelación de las manzanas, como ya hemos visto, y la ausencia o debilidad de la normativa reguladora de la edificación.

Un repaso sistemático de las normas que rigen en la ciudad revela una cierta atención a aspectos de higiene, salubridad y ornato vegetal, pero los aspectos verdaderamente constructivos en la parte que más puede interesarnos aquí, es decir, en su vertiente configuradora de la morfología urbana, apenas tienen reflejo. Hay que llegar hasta 1924 para encontrar unas condiciones para edificar en la zona céntrica, en las cuales se fija una altura mínima obligatoria de 10,50 metros.

Ya en 1932 aparece por primera vez una «Ordenanza general» de construcciones y edificación, que incluye también normas de ocupación de parcelas. Esta Ordenanza regula aspectos de presentación de proyectos, alineaciones de edificación, alturas máximas y dimensiones de patios (según las zonas en que la propia Ordenanza divide la ciudad) y una serie de parámetros puramente constructivos.

En 1938 aparece una nueva norma que regula la división y parcelación de tierras en el partido de La Plata. Esta norma abre la puerta a la posibilidad de subdividir manzanas dentro de las zonas urbanas en parcelas de tan sólo 7,5 y 8 metros de frente.

De 1943 data una nueva Ordenanza de edificación para todo el partido. Es una revisión de la de 1932 que asume, por primera vez, el carácter valioso de la propia ciudad. En el artículo 6.º puede leerse: «El trazado de la plan-

ta urbana de la ciudad de La Plata, en la forma en que lo inspiró su fundador, el doctor Dardo Rocha, y lo proyectó su creador, el ingeniero Pedro Benoit, reviste carácter histórico. Bajo ningún concepto podrá alterarse o modificarse, ni aun parcialmente, el trazado y la disposición de sus calles, avenidas, diagonales, plazas y paseos. El ordenamiento edilicio y los planes de urbanización general de la ciudad deberán ajustarse en todos sus aspectos a lo concebido en el proyecto original.» No obstante, dada la ambigüedad del proyecto original, el «ordenamiento edilicio» ha seguido una trayectoria de «desbordamiento vertical» a través de la sustitución puntual de las edificaciones que se van derribando. Y esta sustitución, dadas las características de la parcelación y las desmesuradas alturas que se han concedido a muchos edificios, han sembrado la ciudad, como decíamos cuando hacíamos su descripción, de grandes cuerpos verticales que, al ocupar toda la superficie de parcela, tienen una característica fisonómica propia de esta ciudad: un escaso frente y unas enormes medianerías laterales.

En la actualidad La Plata cuenta con un Plan Regulador, aprobado en 1962, cuya puesta en marcha ha sido lenta y parcial, por lo que sus efectos han sido también parciales.

Los criterios fundamentales sobre los que se apoya el Plan son los siguientes:

1. Tratamiento unificado del todo urbano formado por La Plata, Berisso y Ensenada.
2. Exaltación del valor recreativo a escala regional de Ensenada.
3. Racionalización y rediseño de la red viaria general y su papel de intercomunicación con el resto del país.
4. Ordenación, localización, zonificación y dimensionamiento de funciones.
5. Detención de los desbordamientos generalizados, normalizando la concentración de los desarrollos.
6. Respeto a la traza original, exaltando los valores de la ciudad, regulando las densidades, provocando concentraciones ordenadas, creando espacios que sean hitos en el recorrido paseado.
7. Exaltación de las ideas de centro direccional para el centro de la ciudad, erigiéndose en símbolo y monumento.
8. Localización de zonas industriales diferenciadas por tipos.

Estos principios generales dados por el Plan a modo de ideas-fuerza no han recibido desarrollo detallado, excepto en lo referente a unas normas de zonificación de la ciudad y del partido para el control de la subdivisión del suelo y la localización industrial. El Plan Regulador es, pues, un instrumento válido para definir una meta, pero insuficiente para llegar a ella (29). Los resultados están a la vista.

(29) Grupo «Urbis»: *Plan Regulador Conjunto de los Municipios de Ensenada y La Plata*, La Plata, 1961.